CUERPOS DE ELITE

CONTRA TODO RIESGO

Volumen 9

PLANETA-AGOSTINI

SUMARIO

AVENGER

En mayo de 1982 la *Avenger* zarpó hacia el Atlántico Sur, donde sufriría ataques aéreos y de misiles de los que sobreviviría sin mayores consecuencias.

Comandante Hugh McManners

La fragata británica "Tipo 21" HMS *Avenger* pasó las Navidades de 1981 en Nueva Orleans, después de realizar una travesía por el Caribe durante la que visitó Curaçao, Belize, Gran Caimán y las islas Vírgenes. La intención era que quedase en dique seco para ser carenada. Durante su visita a Belize había disparado con su cañón de 115 mm en el polígono de tiro naval de la colonia, había recogido al 148.° Equipo de Observación Artillera Avanzada y se dirigió hacia el norte para pasar las festividades de esa época del año. Durante la travesía hacia la desembocadura del Mississipi los servicios religiosos estuvieron animados por el cirujano del buque y las melodías que interpretaba, pero que tenía que retirarse a la cocina, a mitad de los salmos, si se mareaba debido al mal tiempo reinante.

La entrada en el Mississipi tuvo lugar de noche: la *Avenger* sobresaltó al piloto de un anticuado petrole-



Izquierda: La *Avenger* en el mar. Alistada en julio de 1978, entró en combate menos de cuatro años después en el Atlántico Sur, donde sobrevivió al ataque de dos Exocet argentinos.



HMS *AVENGER* (F185)

La HMS *Avenger* es una fragata de la clase "Amazon" (Tipo 21), construida por Yarrow Ltd de Glasgow. Con un coste de 28,3 millones de libras esterlinas, fue botada el 20 de noviembre de 1975 y alistada el 19 de julio de 1978. La *Avenger* desplaza unas 3 250 toneladas a plena carga y tiene una eslora de 117 m. Impulsada por dos turbinas de gas Rolls-Royce TM3B, puede navegar a unos 30 nudos y tiene una autonomía de 1 200 millas. Asimismo, posee dos pequeñas turbinas de gas (Rolls-Royce Tyne RM1C) para navegación de crucero que le proporcionan una autonomía de 4 000 millas a 17 nudos sin reabastecerse. La dotación del buque está compuesta por un total de 176 hombres –13 mandos y 163 marineros– y lleva un helicóptero Lynx Mk 2 o un Wasp. Para defensa antisubmarina dispone de torpedos ligeros buscadores Mk 46 lanzables desde el helicóptero, aunque está dotada con seis tubos lanzatorpedos. Para defensa de superficie está equipada tanto con misiles como con cañones: cuatro misiles superficie-superficie MM 38 Exocet (en celdas individuales) y un lanzador cuádruple para misiles superficie-aire Sea Cat, además de cuatro cañones Oerlikon de 20 mm y un cañón Mk 8 de 115 mm. Este último puede disparar tanto fuego de apoyo (a tropas desembarcadas, con proyectiles rompedores o iluminantes) como en defensa propia durante ataques aéreos (dipolos o rompedores). También puede atacar buques de superficie. Su radar GWS 24 se utiliza para controlar los misiles Sea Cat, mientras que el radar Tipo 912 se emplea en conjunción con el cañón de 115 mm.

ro, que se encontraba a sus anchas en mitad del río, al rebasarle a gran velocidad en plena oscuridad. Después de un viaje agotador, pero placentero, la *Avenger* regresó a Plymouth en marzo de 1982 para ser sometida a una revisión. La dotación del buque bajó a tierra el 1 de abril, pero a condición de que permaneciese en las cercanías de Plymouth. Al día siguiente, las Fuerzas Armadas argentinas invadían las islas Malvinas.

La estancia en el dique tenía que durar unas seis semanas, pero los astilleros la redujeron a 17 días, un logro que incluso impresionó al comandante de la *Avenger*, Hugo White:

> "A veces aquello parecía un hormiguero. El personal del astillero corría de un lado para otro y trabajaba a toda prisa. El buque fue reparado casi delante de mis propios ojos".

Tras pasar un largo fin de semana en Plymouth que se aprovechó para hacer provisión de pertrechos, la *Avenger* se desplazó a Portland para cinco días de entrenamiento operacional, que incluyó ejercicios de control de daños, "decenas de amenazas aéreas de los argentinos", y el disparo de su cañón de 115 mm al largo del cabo St Alban.

Luego llegó la noticia del hundimiento del *Sheffield*. El primer oficial, el capitán de corbeta Tony Bolingbroke, recuerda el efecto que causó:

> "Fue un golpe que nos devolvió a la dura realidad y nos recordó que el enemigo tenía una fuerza militar capaz y peligrosa. Hubo quien intentó dar ánimos, pero el efecto más palpable fue que los preparativos se hicieron mucho más serios."

La *Avenger* pasó un breve fin de semana en Plymouth y luego zarpó hacia el Atlántico Sur.

> "Empleábamos el tiempo intentando reducir el tiempo de entrada en zafarrancho de combate: pasamos de 15 minutos a tan sólo dos. Establecimos recorridos fijos por todo el buque para que los hombres pudieran ir corriendo a sus puestos de combate, un sistema muy útil de evitar la congestión en algunos lugares. Cuando llegamos a la isla Ascensión habíamos mejorado la mecánica de una forma extraordinaria."

La *Avenger* había zarpado hacia el sur el 10 de mayo con un grupo que encabezaba el HMS *Bristol* y que incluía a los *Active, Ambuscade, Cardiff, Andromeda, Minerva* y *Penelope*, junto con el buque auxiliar *Olna*. Seis días más tarde la formación llegó a la isla de Ascensión, pero zarpó casi inmediatamente, al tiempo que realizaba ejercicios con los Harrier y recibía por vía aérea municiones y suministros.

Mientras se alejaba de Ascensión, la *Avenger* se vio invadida por una nueva atmósfera, descrita por Tony Bolingbroke como "una especie de presión en la boca del estómago".

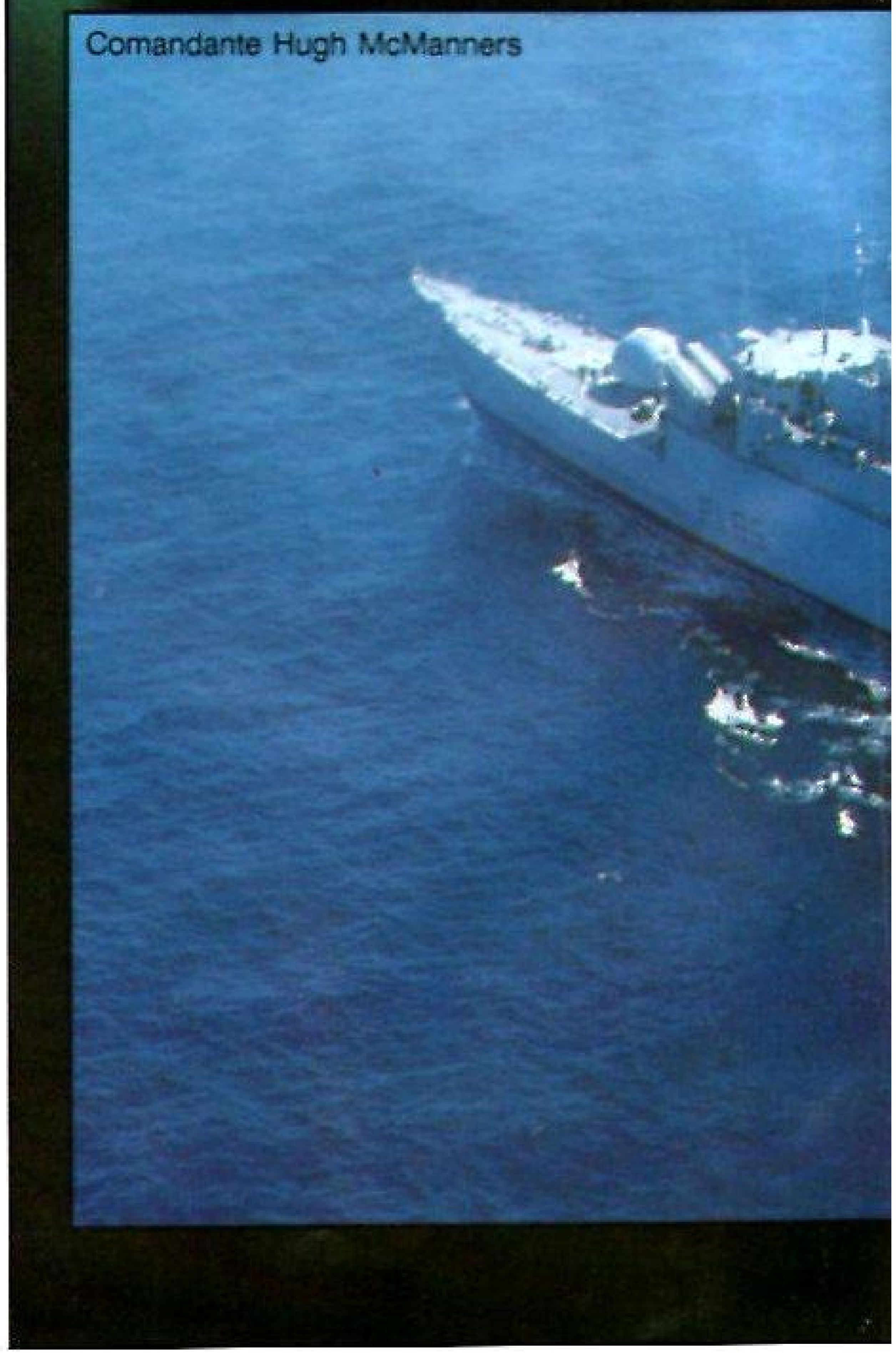
Se realizaban ejercicios con Harrier y se transportaban municiones y suministros a bordo

El 22 de mayo un avión de reconocimiento argentino Boeing 707 sobrevoló la flota a gran altura y, por primera vez, la *Avenger* se preparó para entrar en combate real. Sin embargo, el Boeing estaba fuera de alcance, aunque el HMS *Cardiff* le disparó dos misiles superficie-aire (SAM) Sea Dart.

Derecha, arriba: En el puente con el oficial de guardia (izquierda de la fotografía). Derecha: La *Avenger* en navegación. Extremo derecho: El Lynx de la *Avenger* despega de la plataforma de vuelo, aún unido a ella por el cable de comunicaciones.



Comandante Hugh McManners



Comandante Hugh McManners







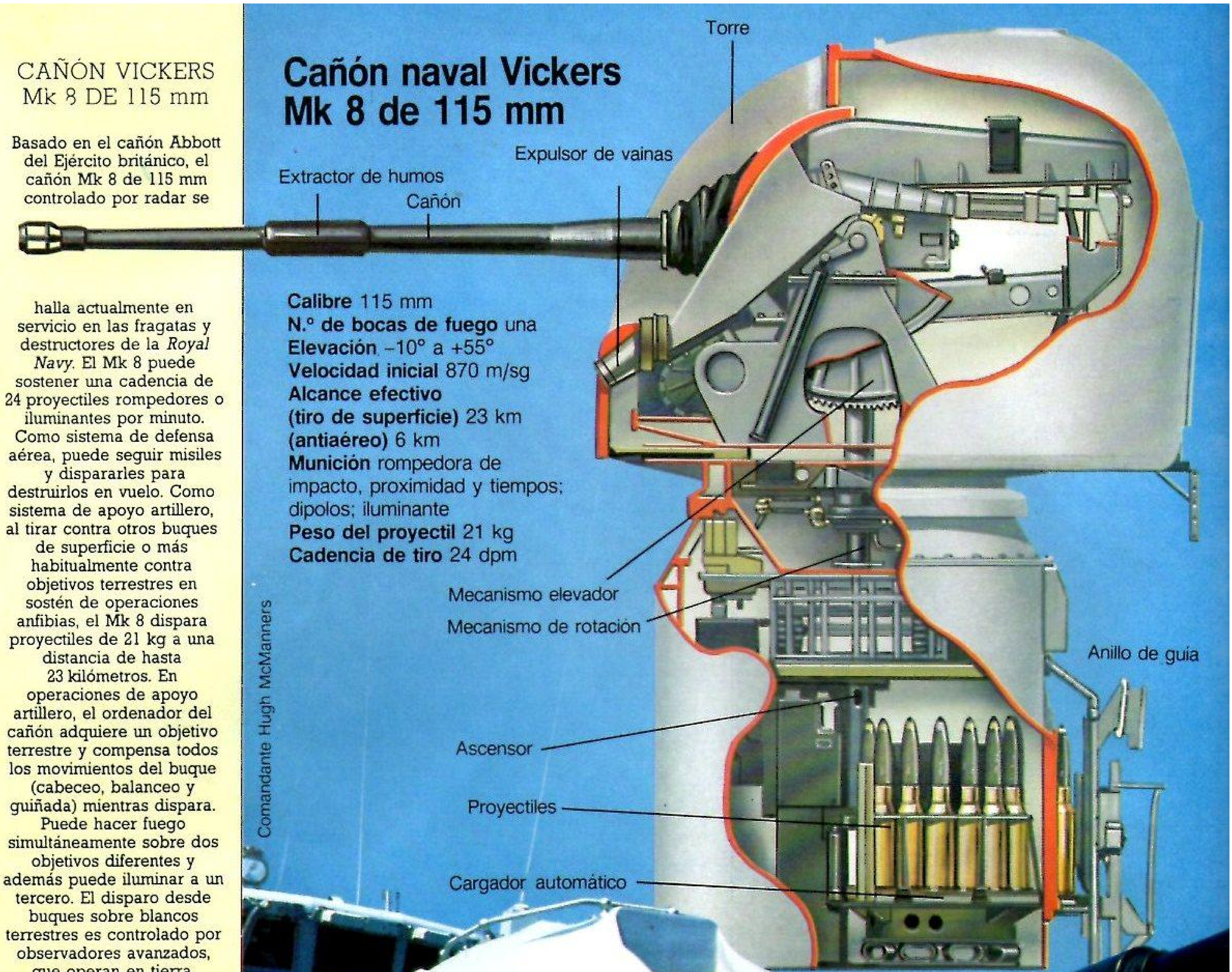
Comandante Hugh McManners

CAÑÓN VICKERS Mk 8 DE 115 mm

Basado en el cañón Abbott del Ejército británico, el cañón Mk 8 de 115 mm controlado por radar se halla actualmente en servicio en las fragatas y destructores de la *Royal Navy*. El Mk 8 puede sostener una cadencia de 24 proyectiles rompedores o iluminantes por minuto. Como sistema de defensa aérea, puede seguir misiles y dispararles para destruirlos en vuelo. Como sistema de apoyo artillero, al tirar contra otros buques de superficie o más habitualmente contra objetivos terrestres en sostén de operaciones anfibias, el Mk 8 dispara proyectiles de 21 kg a una distancia de hasta 23 kilómetros. En operaciones de apoyo artillero, el ordenador del cañón adquiere un objetivo terrestre y compensa todos los movimientos del buque (cabeceo, balanceo y guiñada) mientras dispara. Puede hacer fuego simultáneamente sobre dos objetivos diferentes y además puede iluminar a un tercero. El disparo desde buques sobre blancos terrestres es controlado por observadores avanzados, que operan en tierra, pertenecientes a la 148.ª Batería de Observación Avanzada de Comandos de la Artillería Real. El Mk 8 fue muy utilizado durante el conflicto de las Malvinas, que culminaría en el último y más denso bombardeo de toda la campaña, en la noche del 13 al 14 de junio. Las *Avenger*, *Active*, *Ambuscade* y *Yarmouth* dispararon desde una línea de bombardeo en Berkeley Sound en apoyo del 7.° de Fusileros *Gurkha*, el 2.° y 3.er Paracaidistas, y el 2.° de Guardias Escoceses, que atacaban posiciones argentinas en los alrededores de Puerto Argentino. Durante este bombardeo se gastaron 856 proyectiles.

Cañón naval Vickers Mk 8 de 115 mm

Calibre 115 mm
N.° de bocas de fuego una
Elevación -10° a +55°
Velocidad inicial 870 m/sg
Alcance efectivo
(tiro de superficie) 23 km
(antiaéreo) 6 km
Munición rompedora de impacto, proximidad y tiempos; dipolos; iluminante
Peso del proyectil 21 kg
Cadencia de tiro 24 dpm



Comandante Hugh McManners



La *Avenger* está equipada con un cañón Vickers de 115 mm, una arma que fue muy utilizada en combate durante el conflicto de las Malvinas. Cariñosamente conocido como *Bertha*, el cañón de la *Avenger* muestra con orgullo sus trofeos de guerra sobre el escudo. En la columna de la derecha puede verse un A-4 Skyhawk derribado y debajo el Exocet que fue desviado y cayó al mar durante el ataque del 30 de mayo. También están registradas las misiones de bombardeo sobre las posiciones y concentraciones de tropas argentinas. El armamento de la *Avenger* también incluye cuatro cañones de 20 mm para defensa cercana contra ataques aéreos y de otros buques de superficie (abajo, derecha).

Cuando el grupo del HMS *Bristol* llegó a la Zona de Exclusión Total (ZET), se ordenó a la *Active* y la *Avenger* que se adelantaran para unirse a la Fuerza Operacional. La *Avenger* ganó la cinta azul al realizar la travesía más rápida hecha por cualquier buque –15 días desde Plymouth– y entró en la ZET a las 20,15 horas de Greenwich del 25 de mayo, batiendo a la *Active* por media hora. Tras unirse a los buques allí estacionados, el capitán White fue consciente de que era un "chico nuevo en un mar de tripulaciones muy bregadas":

"Para entonces oímos los comentarios del *Broadsword* sobre los hundimientos del *Coventry* y del *Atlantic Conveyor* durante la noche siguiente. Nuestras primeras 24 horas en la ZET fueron realmente muy tristes."

La noche del día 27 sería el bautismo de fuego de la *Avenger*, un bombardeo nocturno sobre Puerto Argentino junto con el HMS *Glamorgan* y la *Alacrity*. Como novata, la *Avenger* fue el tercer buque en disparar sobre la línea costera, tras observar cómo lo hacían los dos primeros. El *Glamorgan*, a mando del capitán de navío Mike Barrow, estaba encargado de la operación y disparó en primer lugar. Un fuego muy impreciso y esporádico procedente de las baterías terrestres argentinas caía alrededor de los buques y los salpicaba con espuma.

Durante el combate, el capitán de navío White dirigía la *Avenger* desde la sala de operaciones, situada en el combés, bajo el puente, sólo alumbrada en mitad de la oscuridad por la luz fantasmagórica de las pantallas de los radares. Allí se podían oír claramente los proyectiles a través de los sistemas de escucha del buque.

En la sala de máquinas, bajo la línea de flotación, las explosiones de los proyectiles podían escucharse incluso más claramente. El jefe de máquinas, capitán de corbeta Nick Harry, y sus hombres no tenían nada que hacer salvo esperar que algo ocurriese con los motores y discutían acaloradamente sobre temas como "si la *Royal Navy* estaba o no en una experiencia terminal".

Entretanto, el capitán de navío White, para animar a los tripulantes, hacía chistes sobre la escasa puntería de los argentinos.

"Éramos conscientes de que disparábamos en serio por primera vez y también de que había el riesgo de recibir impactos enemigos. El propio buque también corría peligro y todo lo que teníamos que hacer era jugar a la ruleta rusa con los proyectiles que caían: ¿Vamos hacia donde cayó el último, o más allá?"

Desde el puente, el capitán de corbeta Bolingbroke podía ver los destellos de los cañones costeros. Observó el disparo de las piezas de la *Avenger* y vio cómo los proyectiles daban en el blanco:

"Era muy extraño, todo tan imparcial en mitad de aquella quietud y calma tensa, sólo rota por los estampidos del cañón. En la costa se veían los efectos de un cohete iluminante y las explosiones de los proyectiles rompedores. Era poco más que un ejercicio de tiro nocturno, a excepción de que también podíamos oír los proyectiles enemigos sobre nosotros."





Comandante Hugh McManners

A menudo había "mirones" que observaban el cañoneo nocturno.

"... se veían los efectos del fuego y las rojas líneas de los proyectiles trazadores. Era muy raro observar cómo matabas gente con una taza de café en tus manos.

"La radio estaba casi muda, teníamos la claustrofobia de la encarcelación y estábamos asustados. El miedo fue peor durante la primera noche porque nadie sabía qué nos esperaba."

También fue durante la noche del día 27 cuando la *Avenger* tuvo su primer contacto con una arma que, desde el hundimiento del *Sheffield*, se había convertido en la pesadilla de la *Royal Navy*, el terrible Exocet. A finales de mayo, las fuerzas argentinas estacionadas en Puerto Argentino fueron equipadas con misiles Exocet montados en la parte trasera de camiones aparcados en el suroeste de la ciudad. Aquella noche dispararon el primero, esta vez contra la *Avenger*. En la sala de operaciones, el capitán del navío Hugo White oyó un silbido ahogado. El alférez de navío Carl Walker, oficial de la plataforma de vuelo y asistente del capitán, anunció que un "maldito y enorme misil" acababa de sobrevolar la cubierta de vuelo. Su voz estaba alterada y casi hablaba a gritos, mientras que, en contraste, todos aquellos que estaban en la sala de operaciones permanecían tranquilos y, con aire de profesionalidad, asumieron que este tipo de cosas eran normales.

El alférez Walker y sus hombres de la plataforma habían visto una fuerte luz blanca que se hacía cada vez mayor y más brillante por segundos mientras se acercaba hacia ellos desde Puerto Argentino. Walker sobrepasaba los 1,80 m de altura y en la fase final de la aproximación del misil decidió echarse cuerpo a tierra, acto que imitaron sus subordinados. Posteriormente, calcularían que el Exocet había pasado a unos



Comandante Hugh McManners

1,5 m sobre la cubierta y a 4,5 m de la popa del hangar, rozando la superficie del mar. Dentro de la sala de operaciones el ruido del misil pudo escucharse sin los auriculares. El Exocet se desvaneció camino del mar y viró a la derecha.

El capitán White se irritó y dijo irónicamente:

"Díganle a los de la plataforma de vuelo que no se pongan tan histéricos. Si el misil pasó de largo no es nuestro problema, al fin y al cabo, recordad que estamos en guerra."

Poco tiempo después, White se reiría de su reacción aquella noche:

"Debido a que era nuestra primera acción nocturna, lo aguantábamos todo sin rechistar y el episodio del paso del Exocet sobre la plataforma de vuelo fue, naturalmente, parte de todo aquello."

¡A sus puestos de combate! Dotados con guantes y caperuzas antidestellos, los hombres de la dotación del buque realizan sus cruciales tareas operativas. Extremo izquierdo, arriba: La consola de control del cañón de 115 mm en la sala de operaciones. Está dividida en dos secciones, la más cercana para el modo antiaéreo, mientras que la más alejada se utiliza para el fuego de apoyo naval o terrestre. Extremo izquierdo, abajo: Un bombero espera la llamada a la acción. Izquierda, inferior: El compartimiento situado encima de las hélices de la *Avenger* es en combate una posición particularmente peligrosa, ya que el comandante de la fragata virará a popa ante cualquier ataque de misil. Inferior, centro: La sala de máquinas. Inferior, derecha: El jefe de máquinas (en blanco) supervisa las operaciones de control del buque.

El capitán White considera el lanzamiento del Exocet sobre el último de los buques que se acercaban a la costa para cañonearla parte de un oportunismo argentino que iba a acabarse:

"Tuvimos mucha suerte, pues sabíamos que había un Exocet allí. Deberíamos haber estado en cualquier otro lugar, lejos de allí o tomando el té tranquilamente en China."

El capitán de corbeta Bolingbroke se divirtió con la reacción de su capitán:

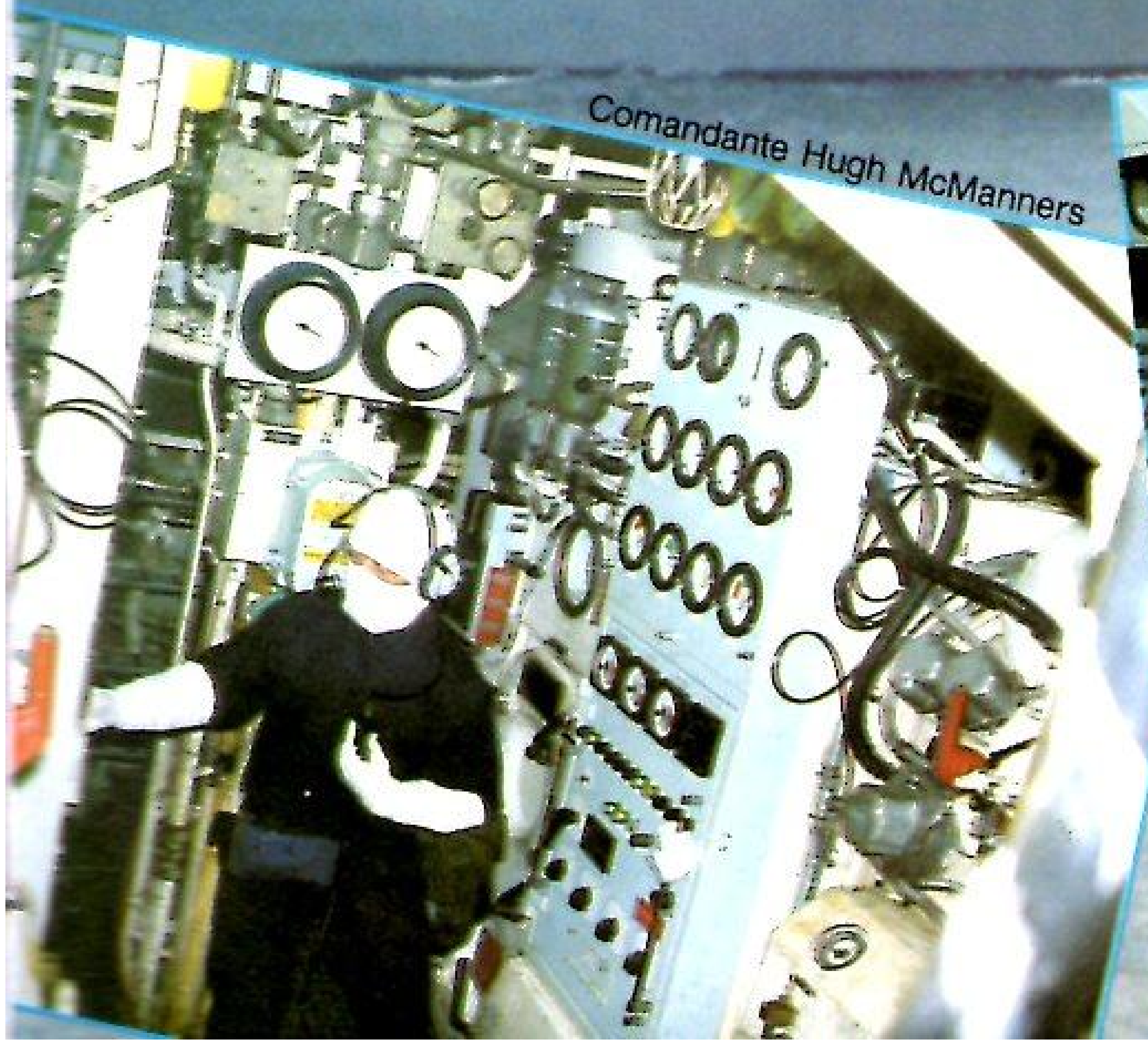
"...En otras palabras, el fallo del Exocet por medio metro era cosa trivial. Abajo, en la sala de operaciones asumieron que el personal de la plataforma de vuelo había malinterpretado el sonido de un proyectil y que luego se asustó cuando pensó en lo que realmente había pasado."

Aquella noche, a pesar de haber escapado por muy poco del Exocet, la *Avenger* disparó 100 proyectiles rompedores y nueve iluminantes en apoyo de la 3.ª Brigada de Comandos.

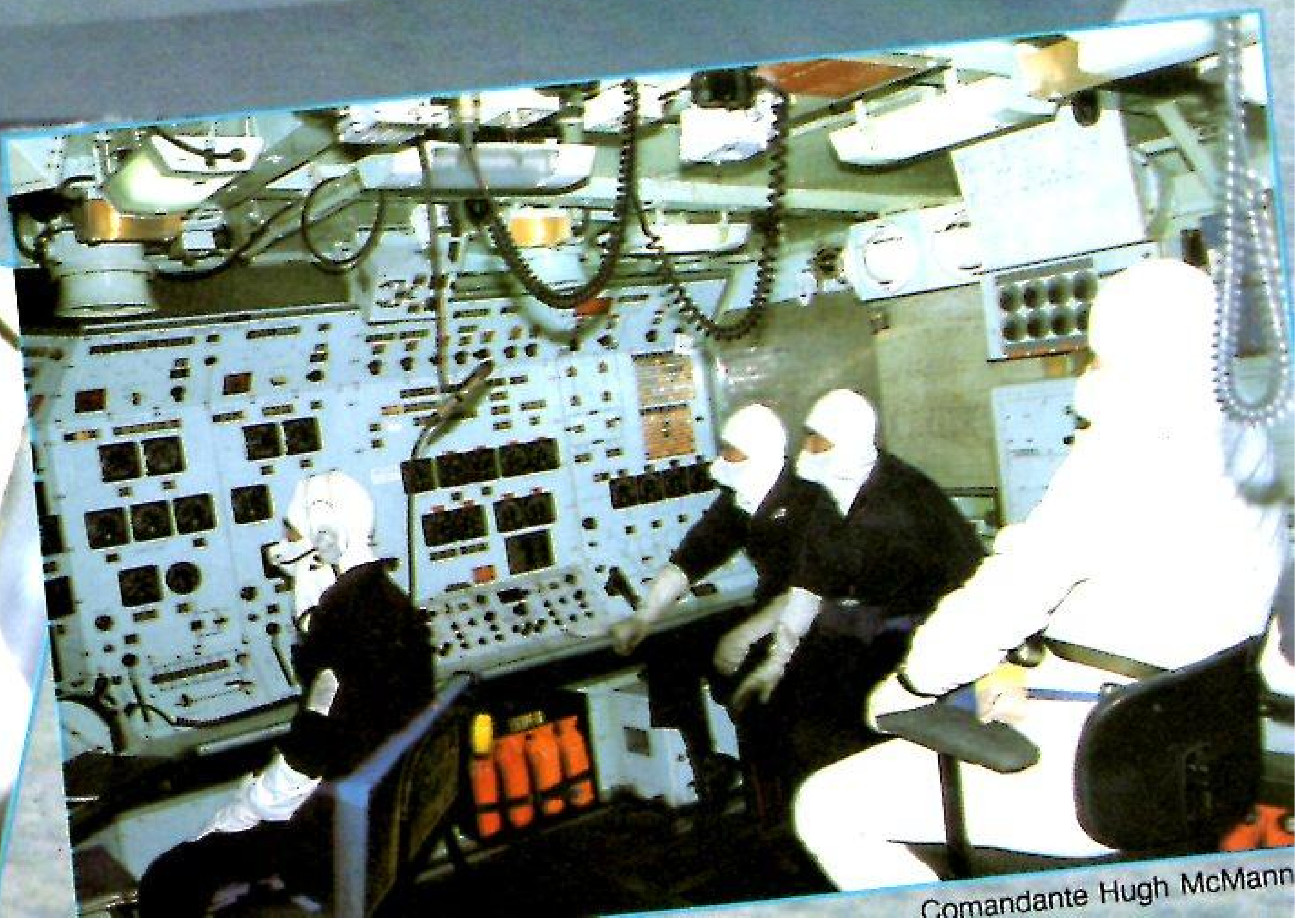
Dos días más tarde, el 29 de mayo, un equipo combinado del Escuadrón Especial de Botes y de fuerzas de la 148.ª Batería se trasladaron a la *Avenger*, que los llevaría hacia el sur en una misión de inserción en el área de la Laguna del Voluntario, al norte de Puerto Argentino. El comandante Hugh McManners, miembro de este equipo, estaba encantado de regresar a la *Avenger*, donde recibió una calurosa bienvenida de Hugo White y el resto de los oficiales, con quienes había compartido las Navidades de Orleans.

El equipo tenía que desembarcar aquella noche, reconocer y luego atacar una posición argentina localizada en el monte Brisbane. En los diez días siguientes tendrían que limpiar la meseta situada al norte de Seno Berkeley. Sin embargo, cuando todos los hombres estuvieron a bordo del buque, ya era demasiado tarde para desembarcar y atacar la posición antes de que amaneciera.

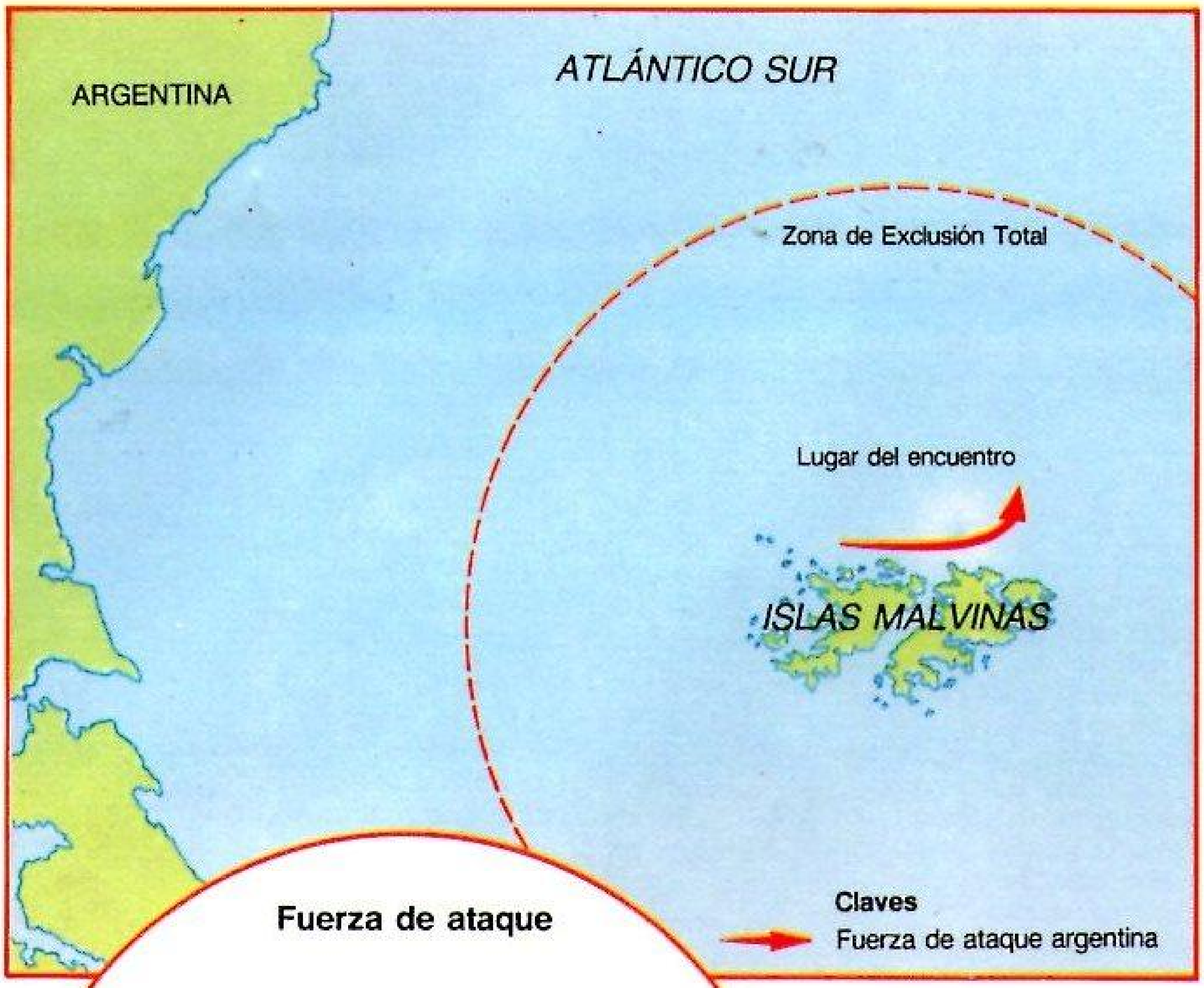


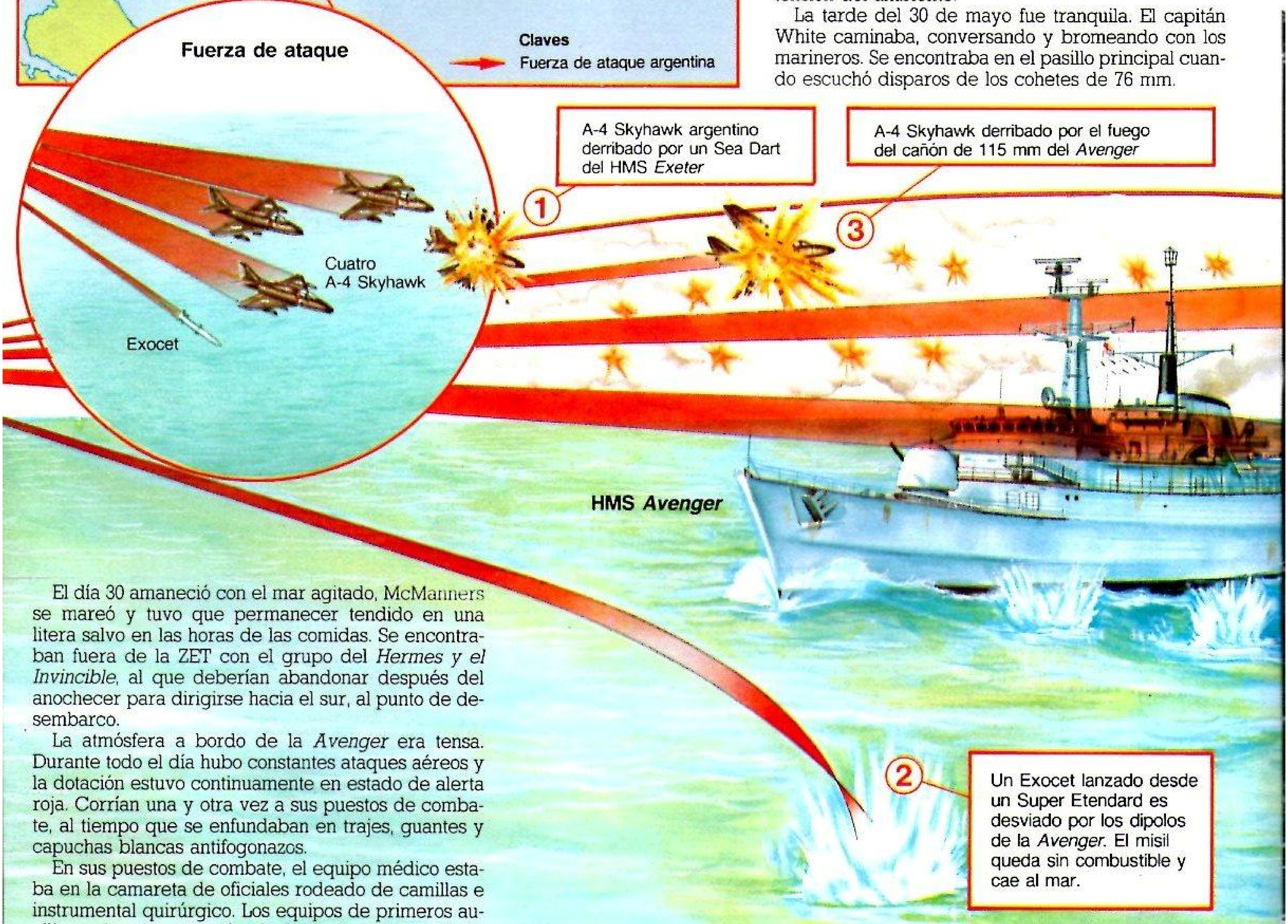


Comandante Hugh McManners



Comandante Hugh McManners





Ataque sobre la *Avenger*
30 de mayo de 1982

El día 30 amaneció con el mar agitado, McManners se mareó y tuvo que permanecer tendido en una litera salvo en las horas de las comidas. Se encontraban fuera de la ZET con el grupo del *Hermes y el Invincible*, al que deberían abandonar después del anochecer para dirigirse hacia el sur, al punto de desembarco.

La atmósfera a bordo de la *Avenger* era tensa. Durante todo el día hubo constantes ataques aéreos y la dotación estuvo continuamente en estado de alerta roja. Corrían una y otra vez a sus puestos de combate, al tiempo que se enfundaban en trajes, guantes y capuchas blancas antifogonazos.

En sus puestos de combate, el equipo médico estaba en la camareta de oficiales rodeado de camillas e instrumental quirúrgico. Los equipos de primeros auxilios y los de extinción de incendios y control de daños se concentraban en los corredores principales; los bomberos llevaban sus sofocantes trajes de amianto e intentaban leer el periódico bajo la luminosidad roja de las luces de emergencia. En la sala de operaciones, los hombres se concentraban en las pantallas de los radares, mientras abajo, en las entrañas del buque, los mecánicos contaban chistes macabros sobre el impacto de un Exocet y apostaban por quién sería el primero en salir por la pequeña escotilla del mamparo del techo. A lo largo y ancho de todo el buque, los camareros hacían sus interminables rondas con sus "aperitivos de combate", bocadillos, empanadillas y termos de té caliente y dulce para llenar las tazas que todo el mundo llevaba colgando de sus cinturones de respiración.

Sin embargo, era mucho más abajo, lejos de la sala de operaciones y del puente, donde la tensión era más alta. Los maquinistas trabajaban en cualquier cosa para mantener sus mentes ocupadas. No obstante, los equipos de control de daños, los de apoyo general (cocina y de camareros) y los de primeros auxilios no tenían nada que hacer excepto esperar los primeros efectos del combate, que vendrían acompañados de incendios y bajas. Aquellos cuyos puestos de combate les obligaban a esperar eran quienes sufrían una mayor ansiedad. Se les permitía ir a la cubierta y empuñar armas ligeras. Esto era una solución puramente psicológica, ya que disparar subfusiles y ametralladoras portátiles contra los aviones atacantes era un gesto inútil pero que descargaba la tensión del ambiente.

La tarde del 30 de mayo fue tranquila. El capitán White caminaba, conversando y bromeando con los marineros. Se encontraba en el pasillo principal cuando escuchó disparos de los cohetes de 76 mm.

El oficial de combate, el teniente de navío Richard Simmons, solía reaccionar contra un ataque aéreo disparando dipolos metálicos (para confundir a los radares de los aviones de ataque) antes de que comenzaran a funcionar las sirenas de zafarrancho de combate. Los hombres comenzaron a correr hacia sus puestos cuando escucharon el sonido de los cohetes de dipolos, incluso antes de que sonaran las sirenas de zafarrancho. El capitán White corrió hacia la sala de operaciones para hacerse cargo de la situación.

La incursión corría a cargo de dos Super Etendard y cuatro A-4 Skyhawk. Éstos habían llegado al punto de retorno al sur de la Fuerza Operacional y viraron al norte para dirigirse hacia su base. Pero un Super Etendard viró hacia el este en un último esfuerzo por localizar a la flota británica. Conectó su radar y localizó un contacto, la *Avenger*. Así que todos los aparatos viraron a la derecha y atacaron.

El siguiente aviso fue espeluznante: "Impacto inminente en 12 segundos. ¡Alerta! ¡Alerta!"

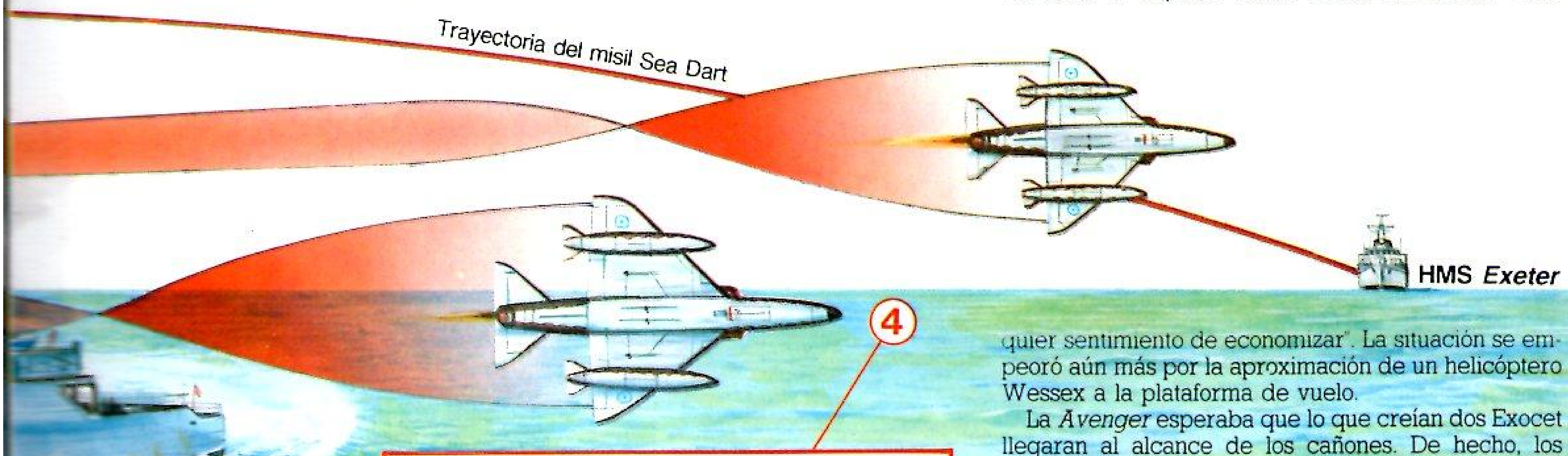
El HMS *Exeter* captó el primer barrido del radar del Super Etendard e informó, "radar de Super Etendard marcación dos cero cero". La *Avenger* se encontraba a 16 km al sur del *Exeter*, pero interpretó mal el aviso como marcación "algo" cero cero y se asumió que era tres cero cero debido a la localización del *Exeter*. El suboficial de instrucción de tiro Taylor disparó dipolos rápidamente según su propio esquema táctico, aunque para un ataque procedente del norte. El oficial de combate Richard Simmons cambió el rumbo del buque según esta marcación.

Cuando el capitán White llegó a la sala de operaciones pensó que la marcación estaba equivocada y que ahora no tenía tiempo para presentar la popa del buque hacia los misiles atacantes. Esta maniobra normalmente se realiza para ayudar al proceso de atraer con señuelos a los misiles y defenderse del ataque con los misiles Sea Cat. En estas circunstancias, White movió lentamente el buque a estribor para presentar la proa y ofrecer un eco radar mínimo a lo que pensaba eran dos Super Etendard.

Desde el puente podían verse tres estelas de humo que se dirigían hacia el buque. McManners se encontraba en la camareta de oficiales con el equipo médico y escuchaba los lacónicos informes del puente a través de los altavoces: "Acabamos de detectar la señal de un Super Etendard que ha realizado un único barrido con su radar."

El buque se balanceaba de un lado a otro mientras disparaba los cohetes de dipolos. En la sala de operaciones se escuchó el cambio de modo a ESM, que indicaba que los aviones habían lanzado y se presumía que dos Exocet se dirigían hacia ellos. El radar detectó algunos pequeños contactos que se tomaron por misiles, pero que probablemente eran Skyhawk. Los británicos observaron cómo el Super Etendard se apartaba y se dirigía hacia Argentina.

El ataque lo realizaban, de hecho, un Exocet y cuatro Skyhawk. La *Avenger* disparó más dipolos, que apenas si tuvieron tiempo de eclosionarse en el aire. En el buque se actuaba febrilmente, pues para entonces el capitán White "había descartado cualquier sentimiento de economizar". La situación se empeoró aún más por la aproximación de un helicóptero Wessex a la plataforma de vuelo.



Dos A-4 logran pasar y realizan un ataque con bombas a baja cota sobre la *Avenger*. Las bombas fallan y estallan a ambos lados de la proa.



Inferior: El ataque de un A-4 Skyhawk visto desde el puente. Los pilotos argentinos atacaban muy rápidos y a baja cota, y tenían que volar por entre una barrera antiaérea hasta llegar a los buques británicos. Durante el ataque del 30 de mayo sobre la *Avenger*, ésta consiguió derrivar a uno de los cuatro A-4 enemigos con su cañón de 115 mm.

La *Avenger* esperaba que lo que creían dos Exocet llegaran al alcance de los cañones. De hecho, los antiaéreos adquirieron dos de los Skyhawk. Posteriormente se observaron tres o cuatro contactos más en su dirección; por tanto, había más atacantes además de los dos Exocet identificados inicialmente. El Wessex abandonó la *Avenger*, literalmente en mitad de una nube de dipolos.

El primer oficial mantuvo la dotación informada sobre el ataque:

> "Hemos detectado un lanzamiento de Exocet a 40 km, en marcación directamente hacia nosotros... se confirma la marcación."

A una velocidad de Mach 0,9, 40 km se cubren en poco tiempo. En la camareta de oficiales, los allí reunidos se tiraron al suelo. El siguiente informe del altavoz fue espeluznante: "Impacto inminente en 12 segundos. ¡Alerta! ¡Alerta!" Los oficiales examinaban de cerca la moqueta de la camareta de oficiales e intentaban no pensar en el *Sheffield* ni en el punto a lo largo del corredor sobre el que el misil estaba programado para hacer impacto, a media eslora, a 2,74 m sobre la línea de flotación.

Desde el puente se vio una bola de fuego sobre el horizonte y tres aviones que se aproximaban a baja cota. Se había ordenado a los artilleros cambiar del Super Etendard al Exocet y que dispararan cuando

los blancos estuvieran a su alcance. Por lo tanto, asumieron que habían derribado al Exocet. Cuando se informó de la bola de fuego, el blanco sobre el que se había disparado se desvaneció de las pantallas. De hecho, lo que había sucedido era que el *Exeter* había disparado un misil Sea Dart por encima de la *Avenger* y alcanzado a uno de los A-4 Skyhawk, aunque en el *Avenger* se pensó que su cañón, que efectuaba un disparo cada dos segundos, había destruido al segundo misil Exocet.

Desde el punto de vista del *Avenger* quedaban ahora un Exocet y tres Skyhawk al ataque. El capitán White seguía inclinado sobre la pantalla del radar, intentando descubrir todas las alternativas. En las verdes pantallas se pudo observar como el destello del Exocet se acercaba y que lentamente, "tan lentamente que parecía una eternidad", se desvió a estribor, pasó a través de una nube de dipolos junto al buque y, luego, falto de combustible, cayó al mar.

En la sala de operaciones el marinero de primera "Buster" Brown se encontraba frente a la pantalla de dirección del tiro, donde mantenía el radar bloqueado sobre los aviones atacantes y seguía al misil. El seguimiento de un blanco debe realizarse con precisión para mantener una buena adquisición radar, de modo que el cañón pueda alcanzarlo. La pieza de la *Avenger* disparaba en ese momento proyectiles rompedores a 4 300 m por delante del buque para crear una barrera antiaérea por entre la que tenían que pasar los A-4. El buque se movía muy lentamente para mantenerse bajo el amparo de los dipolos. Estaba rodeado por el humo del cañón, aunque el mar estaba en calma y había buena visibilidad.

Entretanto, los Skyhawk atacantes se acercaban. Entonces el cañón interrumpió su fuego debido a un fallo menor y los aviones ahora parecían más grandes y más cercanos. La pieza volvió a disparar y el primer oficial pensó que los Skyhawk podían abrir fuego con sus cañones y matar a cualquiera que estuviera sobre la cubierta. Gritó por el altavoz: "¡Alerta! ¡Alerta!" y se tiró al suelo. El oficial de combate, teniente de navío Simon Wall, permaneció de pie a pesar de todo.

Hubo un tremendo silbido cuando los dos aviones pasaron uno a cada lado del puente, a la misma altura, a través de la manga del buque. El tercer aparato fue alcanzado por el cañón de 115 mm y cayó al mar a estribor del puente, a unos 100 m del buque.

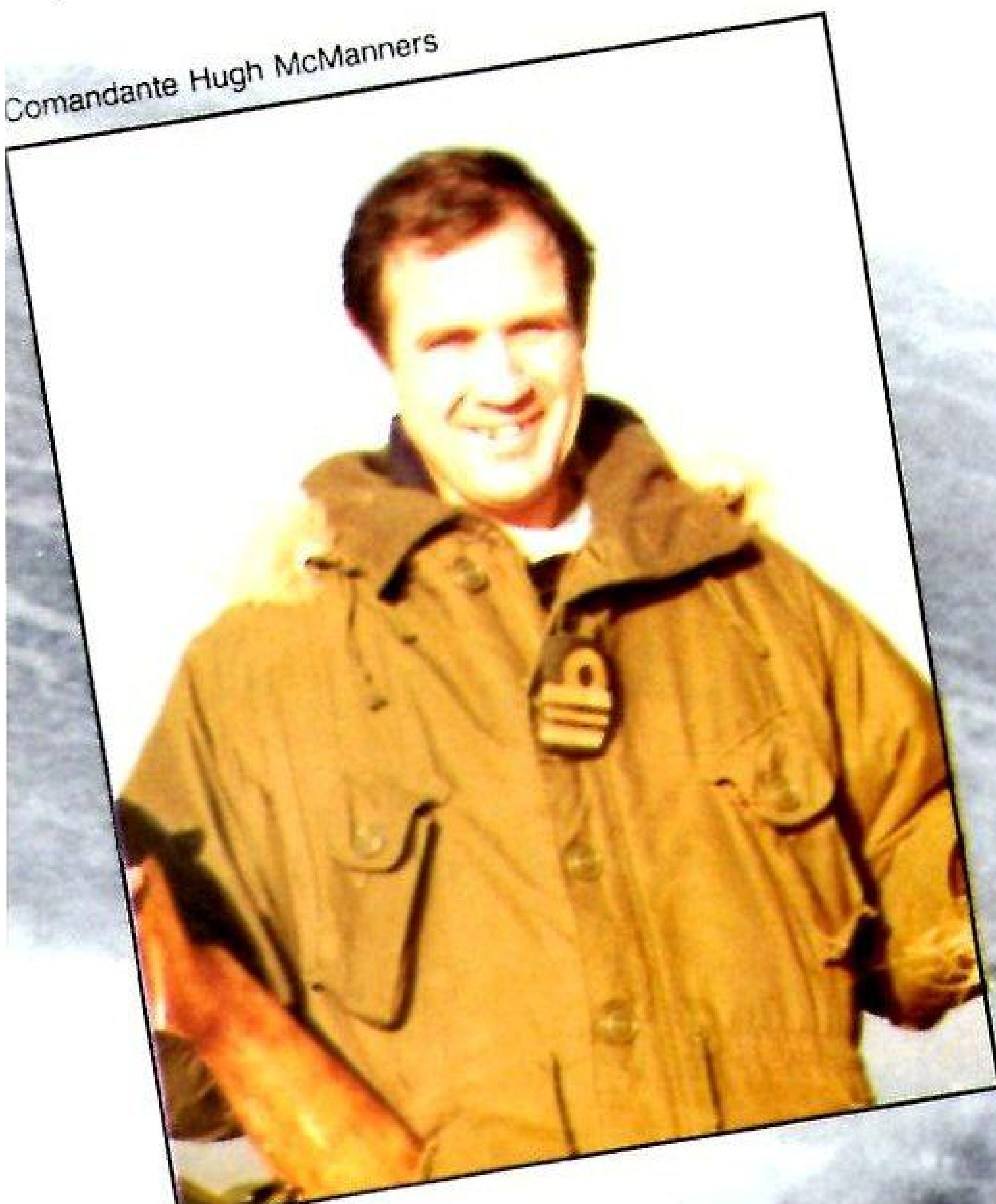
Cuando el personal del puente se puso en pie recibió una lluvia de espuma levantada a cada lado de la *Avenger* por las bombas lanzadas por los aviones argentinos a ambos lados de la proa. Los dos Skyhawk supervivientes viraron a babor y pusieron rumbo hacia Argentina. Tras la pasada de los aviones, hubo un gran sentimiento de alivio en el puente de la *Avenger*. Tony Bolingbroke recuerda:

> "Todo pasó en unos dos minutos, pero pareció una eternidad, y durante todo el tiempo estuvimos asustados. Pude ver la cara del piloto enemigo y tuve la repentina sensación de que nadie puede sobrevivir a un contacto tan cercano."

El capitán White rompió el silencio y la tensión sufrida por quienes no habían estado involucrados directamente en la defensa del buque. Rápidamente informó de lo que había pasado y añadió

Abajo: La HMS *Avenger* junto a la fragata HMS *Plymouth*, del "Tipo 12 Modificado", muy cerca de la costa. La *Plymouth* fue alcanzada por cuatro bombas, que provocaron un grave incendio que se tardó más de 50 minutos en controlar. Abajo, izquierda: El primer oficial de la *Avenger* durante el conflicto de las Malvinas, capitán de corbeta Tony Bolingbroke. Derecha: El capitán de navío Hugo White.

Comandante Hugh McManners



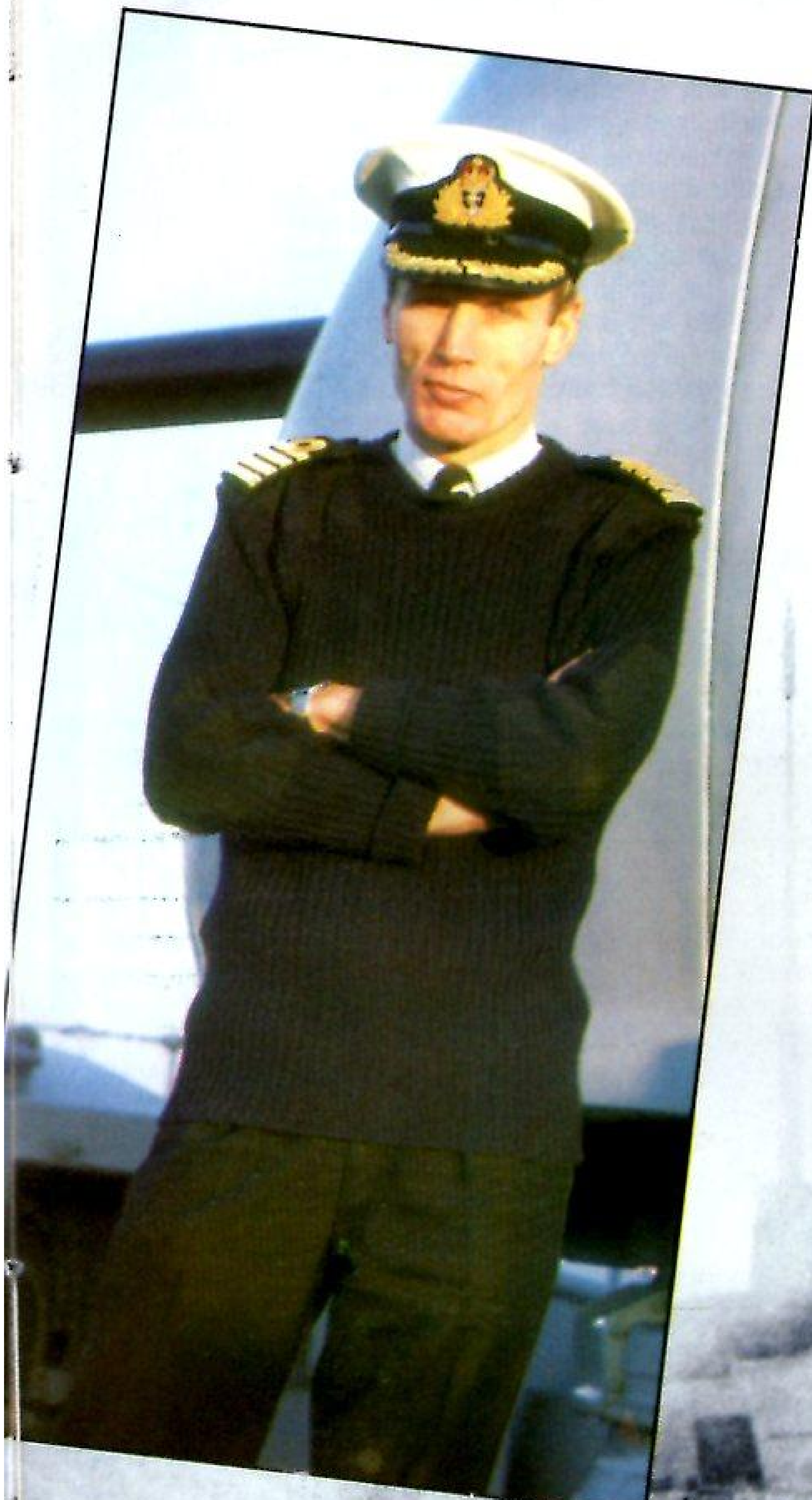


Comandante Hugh McManners

"Ya os dije cuando abandonamos Plymouth que yo era un tipo con suerte. Bien, aquí tenéis una prueba de ello. Todos habéis hecho un esfuerzo muy profesional y con la cabeza muy fría."

Se observaron restos a estribor, de modo que se lanzó un bote para investigar. Se encontró una botella de oxígeno líquido.

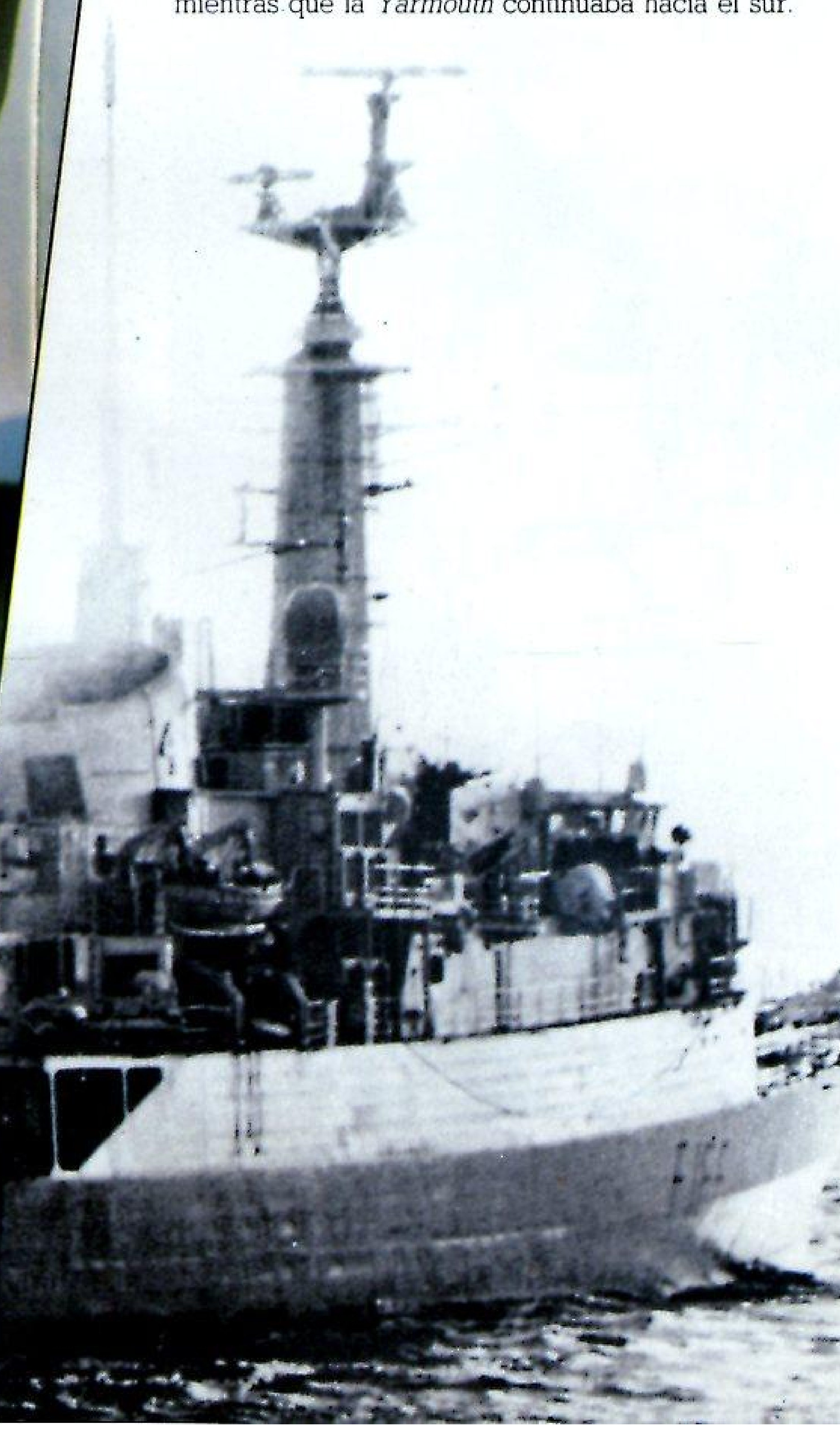
El "derribo" del Exocet fue muy importante para la dotación de la *Avenger*. A raíz de la pérdida del *Sheffield*, el Exocet se había convertido en el gran azote de la campaña y la *Avenger* lo había derrotado.



El incidente reforzó la afirmación de Hugo White de tener buena suerte y que nada alcanzaría a la *Avenger:* su suerte sería un talismán que pareció proteger a todo el buque. Hugo White es un capitán "pirata", tranquilo, con un fino sentido del humor, siempre divertido y con una mente absolutamente fría. Ésta asumió instantáneamente la información, y sus reacciones infalibles y rápidas dieron a la dotación confianza suficiente para hacer al instante todo aquello que él ordenaba.

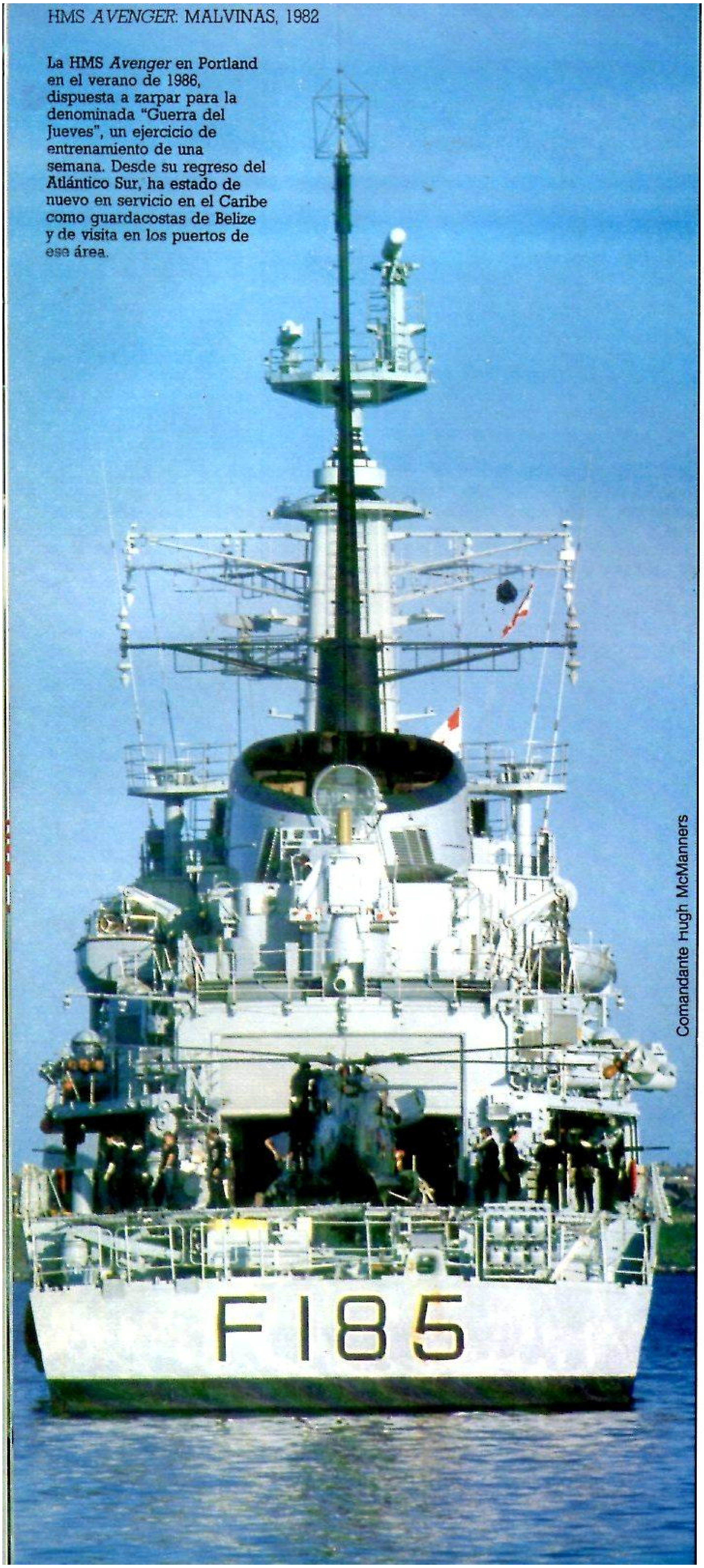
Con las últimas luces del día 30, la *Avenger* dejó el grupo del *Hermes* y el *Invincible* y se dirigió al sur para desembarcar a su equipo. Se dispararon 125 proyectiles rompedores sobre posibles posiciones argentinas en el monte Brisbane y se realizó la inserción sin incidentes.

El 12 de junio, en la noche en la que el HMS *Glamorgan* fue alcanzado por un Exocet lanzado desde tierra, la *Avenger* tuvo la oportunidad de contemplar los efectos de esta arma muy de cerca. A finales del 11 de junio dejó San Carlos hacia la línea de bombardeo, al sur de Puerto Argentino, donde se unió al *Glamorgan* y la *Yarmouth*, que disparaban en apoyo del ataque del 45.° Comando sobre Dos Hermanas y Tubledown. El *Glamorgan* y la *Yarmouth* terminaron de disparar antes, pues la *Avenger* tenía problemas con su cañón y estuvo algún tiempo hasta terminar sus disparos. La *Yarmouth* y el *Glamorgan* se dirigieron hacia el sur. Luego, el *Glamorgan* viró hacia el este en dirección a la Fuerza Operacional, mientras que la *Yarmouth* continuaba hacia el sur.



CAPITÁN DE NAVÍO H.M. WHITE

El capitán de navío Hugo White se alistó en la *Royal Navy* en 1958 y tras su preparación como cadete en el *Britannia Royal Navy College* de Darmouth y un destino inicial en una fragata antisubmarina, pasó la mayor parte del principio de su carrera en submarinos. Antes de unirse al submarino de ataque nuclear HMS *Warspite* como oficial de derrota en 1966, sirvió en diversos submarinos diesel. En 1970, tras un viaje como primer oficial del HMS *Osiris*, se le puso al mando del HMS *Oracle*, un submarino diesel-eléctrico de la clase "Oberon", con el que escoltó al submarino de propulsión nuclear HMS *Dreadnought* al Polo Norte y llevó a cabo diversas pruebas en el hielo. En 1971 regresó a Darmouth para instruir a nuevos cadetes y fue promovido al empleo de capitán de fragata. En 1973 se convirtió en el primer comandante de submarinos de instrucción en HMS *Neptune* (Faslane), Escocia. Como capitán del HMS *Salisbury* (una fragata de defensa antiaérea) patrulló los bancos pesqueros del norte durante la guerra del Bacalao de 1975. Entre 1975 y 1980, White trabajó en el Ministerio de Defensa, y, tras su promoción a capitán de navío, como director asistente en el Directorio de Planes Navales, se le hizo responsable del futuro tamaño y forma de la flota. En 1980 se le asignó el mando de la fragata polivalente *Avenger* como comandante del 4.° Escuadrón de Fragatas "Tipo 21". En diciembre de 1982, tras mandar la *Avenger* durante la guerra de las Malvinas, White se convirtió en oficial principal del estado mayor ante el Jefe del Estado Mayor de la Defensa con el cargo de comodoro. Actualmente manda el HMS *Bristol*, el único destructor "Tipo 82", que ha sido convertido en buque insignia de la Segunda Flotilla.



La HMS *Avenger* en Portland en el verano de 1986, dispuesta a zarpar para la denominada "Guerra del Jueves", un ejercicio de entrenamiento de una semana. Desde su regreso del Atlántico Sur, ha estado de nuevo en servicio en el Caribe como guardacostas de Belize y de visita en los puertos de ese área.

Comandante Hugh McManners

El oficial de guardia en la *Avenger*, Simon Wall, informó de una "luz blanca, brillante y rápida al norte de Puerto Argentino, que parecía un misil". Éste se dirigió hacia el sur, se convirtió en un punto en las pantallas de la sala de operaciones y a cada barrido del haz se pudo comprobar que su blanco era el destructor *Glamorgan*.

El *Glamorgan* vio aproximarse al misil y disparó un Sea Cat. Los dos misiles se dirigían uno contra el otro y, a medida que los ecos aparecían en las pantallas, todo el mundo rezaba para que se destruyeran entre sí. Luego el Exocet apareció solo en la pantalla, se dirigió hacia el sur y se precipitó a toda velocidad sobre el *Glamorgan*.

El capitán Bob Harmes, de la 148.ª Batería de Observación Avanzada de los Comandos, que se convertiría en el "Jonás" de la flota al ser "hundido" tres veces mientras actuaba como oficial de enlace, se encontraba en el *Glamorgan* cuando éste fue alcanzado. Había estado en la sala de operaciones para redactar un informe con el asistente del capitán, teniente de navío David Tinker. Éste era también el oficial de la plataforma de vuelo y por lo tanto, tras terminar el informe, se dirigió hacia popa, a la misma. Unos cuantos minutos después, murió. Bob Harmes abandonó la sala de operaciones cinco minutos después que Tinker. Cuando abría la escotilla corredera de la sala de operaciones escuchó un choque muy fuerte, como un ruido, sin vibraciones ni sacudida. Tuvo un apremiante deseo de ver la luz diurna y respirar aire fresco. Cuando salió a la cubierta había multitud de marineros y un suboficial gritó: "Hemos sido alcanzados por un proyectil de artillería."

Hubo una conmovedora ceremonia en memoria de sus buques gemelos *Ardent* y *Antelope*

Se declararon incendios en la aleta de babor. El combustible de aviación ardía y el helicóptero Lynx había quedado totalmente destruido. Harmes se fue hacia la popa y comenzó a ayudar a los equipos contraincendios. Cuando pareció que las llamas se acercaban demasiado a los misiles Sea Cat, se decidió dispararlos, pero quienes se encontraban en la popa no escucharon la orden. Harmes recuerda que el "repentino lanzamiento de los Sea Cat fue lo más terrible de todo". El *Glamorgan* continuó navegando de modo que el fuego se dirigiera hacia la popa y no se extendiera.

Con el *Glamorgan* en llamas, la *Avenger* se dirigió hacia el sur para, con la *Yarmouth*, darle escolta hasta la Fuerza Operacional.

La HMS *Avenger* tomó parte en otras muchas acciones en el conflicto de las Malvinas, desde la escolta hasta lugar seguro al submarino diesel *Onix* a través de las atestadas y peligrosas aguas de San Carlos durante la noche, hasta aceptar la rendición de casi 1 000 soldados argentinos en la bahía del Zorro.

Tras el alto el fuego, siguieron nueve semanas de patrullas. Asimismo también hubo una conmovedora ceremonia en memoria de sus buques gemelos *Ardent* y *Antelope* en una colina que domina la zona de San Carlos.

Finalmente, el 23 de agosto de 1982, la *Avenger* zarpó hacia el norte, en dirección a Gran Bretaña. Había disparado unos 1 000 proyectiles de 115 mm en apoyo de las tropas desembarcadas y había surcado centenares de millas a través de aguas que, a menudo, fueron hostiles, y salió ileso de todo ello.

ASALTO AL PEÑON



US Army/MARS

El asalto aéreo sobre Corregidor por parte del 503.º Regimiento de Infantería Paracaidista de EE UU, el 16 de febrero de 1945, fue una de las operaciones aerotransportadas más espectaculares de toda la Segunda Guerra Mundial.

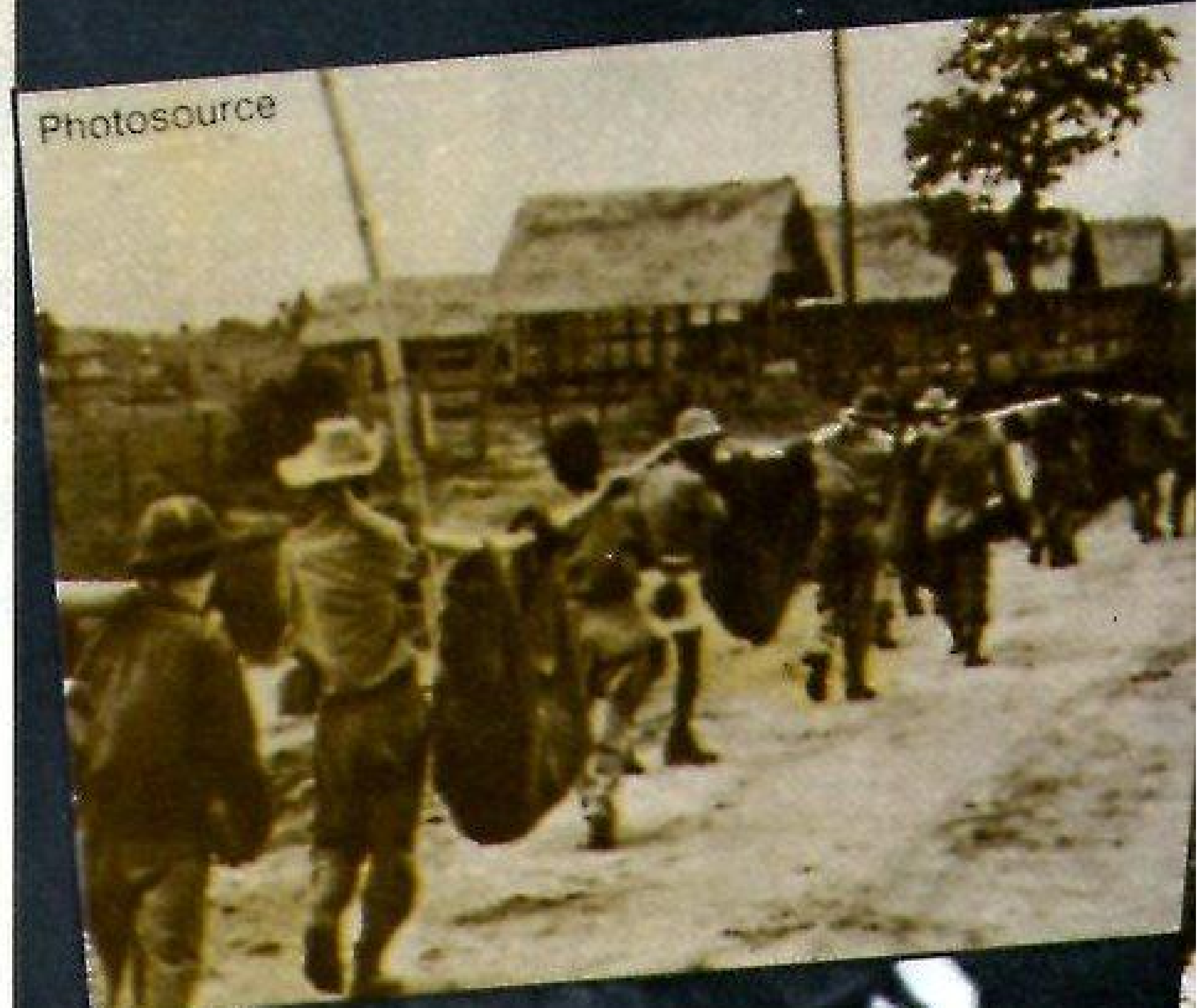
503.º REGIMIENTO DE INFANTERÍA PARACAIDISTA

Formado en Fort Benning, Georgia, el 24 de febrero de 1942, el 503.º Regimiento de Infantería Paracaidista llegó a Australia en noviembre de ese año y se convirtió en el primer regimiento aerotransportado de Estados Unidos desplegado en el teatro del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. Combatió en Nueva Guinea, donde realizó el primer salto de combate aliado en el Pacífico, en el aeródromo de Nadzab, el 5 de setiembre de 1943, como ataque preliminar a la captura de Lae, en la península de Huon. El 3 de julio de 1944 se llevó a cabo otro salto de combate sobre la pequeña isla de Noemfoor, en la bahía de Geelvink, que era convertida en una base aérea y una estación de embarque de tropas por los japoneses. Durante la invasión de la isla de Leyte, en octubre de 1944, que fue la primera etapa de la campaña del general Douglas MacArthur para reconquistar las Filipinas, los paracaidistas del 503.º actuaron como reserva táctica. El 15 de diciembre participaron en la invasión anfibia de la isla de Mindoro, al noroeste de Leyte. Luego realizaron el osado asalto a la isla de Corregidor, el 16 de febrero de 1945, que confirió a la unidad el sobrenombre de "regimiento del Peñón". Los combates no acabaron con la Segunda Guerra Mundial. La 173.ª Brigada Aerotransportada, conocida como "El rebaño", y que incluía a los 1.º y 2.º Batallones del 503.º, fue la primera unidad de combate norteamericana terrestre en llegar a Vietnam del Sur. Abajo: El emblema de hombro de la 11.ª División Aerotransportada, la formación a que perteneció el 503.º en la Segunda Guerra Mundial.



LA MARCHA DE LA MUERTE DE BATAAN

En enero de 1942, la defensa norteamericana de las Filipinas se concentró en la península de Bataan, al oeste de Manila, en la isla de Luzón. Allí, una fuerza de 15 000 norteamericanos y 65 000 filipinos resistieron durante 98 días el tenaz cerco del 14.° Ejército japonés y, finalmente, se rindieron el 10 de abril. Los victoriosos japoneses se encontraron en posesión de grandes cantidades de prisioneros, 64 000 filipinos y 12 000 norteamericanos, la mayoría de ellos en un estado físico deplorable debido a la prolongada escasez de alimentos y medicinas, y a los estragos de la malaria y la disentería.
A todo esto siguió uno de los episodios más famosos de la guerra en el Pacífico. Los japoneses eligieron transferir los prisioneros al campamento O'Donnell, una antigua base de entrenamiento norteamericana cerca de Tarlac, que era accesible por ferrocarril desde San Fernando. Los 76 000 prisioneros, muchos gravemente enfermos, se vieron obligados a caminar 88 kilómetros a través de la jungla desde Mariveles, en el nudo ferroviario de la península de San Fernando, con el terrible calor tropical, tras lo cual fueron hacinados en vagones para terminar el viaje. Durante la "Marcha de la Muerte" perecieron 2 330 norteamericanos y entre 7 000 y 10 000 filipinos, muchos de ellos víctimas de abominables crueldades perpetradas por sus guardianes japoneses.


Photosource


US Navy/TRH


US Army/MARS

La captura por parte japonesa de la península de Bataan en 1942 (izquierda, inferior) ocasionó miles de prisioneros aliados (abajo), muchos de los cuales morirían durante la "Marcha de la Muerte" de Bataan (izquierda). Encabezados por el sargento Albert Baldwin, los hombres del 503.° Regimiento de Infantería Paracaidista se alinean dentro de un C-47 para saltar sobre Corregidor el 16 de febrero de 1945. Página 1933: Paracaidistas del 503.° observan el humo levantado por el bombardeo de la isla. Éste fue muy efectivo, y algunas bombas certeras consiguieron explosionar un depósito de munición subterráneo; grandes áreas de la isla estaban en llamas cuando llegaron los paracaidistas.





A las 08,30 horas del 16 de febrero de 1945, los soldados japoneses de la poderosamente fortificada isla de Corregidor quedaron asombrados al ver a centenares de paracaidistas norteamericanos saltar de los aviones de transporte C-47 directamente sobre ellos. Uno tras otro, los miembros del 3.er Batallón del 503.° Regimiento de Infantería Paracaidista (PIR, en inglés) caían lentamente sobre sus cabezas desde los Skytrain en vuelo a baja cota. En su apoyo se encontraba la Compañía C del 161.° Batallón de Zapadores Aerotransportados y la Batería D del 462.° Batallón de Artillería de Campaña Paracaidista (PFAB).

La isla fortaleza de Corregidor, que formaba parte del sistema de defensas que dominaba la entrada del tráfico marítimo a la bahía de Manila, en la isla filipina de Luzón, había caído en manos de la 61.ª División de Infantería japonesa el 6 de mayo de 1942. Las fuerzas norteamericanas y filipinas resistían desde enero en Corregidor y en la península de Bataan al norte, y su heroica defensa contra una fuerza superior había dado a los norteamericanos un tiempo precioso para reorganizarse tras el desastre de Pearl Harbor. A pesar de todo, en los años que siguieron a la rendición incondicional de las fuerzas aliadas en las Filipinas, centenares de hombres iban a morir en su camino hacia la cautividad y en las terribles condiciones de los campos de prisioneros japoneses.

Los soldados aliados que sufrieron a manos de los japoneses nunca fueron olvidados por el pueblo norteamericano. El general Douglas MacArthur, comandante en jefe de las Fuerzas del Ejército de Estados Unidos en Extremo Oriente, al ordenársele desde Washington que se retirara de Luzón en febrero de 1942, había pronunciado su famosa frase a los periodistas "¡Volveré!", aunque hasta finales de 1944 los soldados norteamericanos no volvieron a pisar suelo filipino. Luego, dentro de la campaña para reconquistar Manila y los accesos marítimos de la bahía de Manila, Corregidor, conocida como "El Peñón" por los norteamericanos, se convirtió en el objetivo de un osado asalto aéreo.

Cogidos a contrapié por el asalto aéreo, los japoneses estaban dispuestos a luchar hasta el último hombre para conservar Corregidor

Lo que las fuerzas aerotransportadas norteamericanas no sabían al saltar sobre Corregidor era que las estimaciones del servicio de información del Sexto Ejército de EE UU sobre las fuerzas japonesas acantonadas en la isla eran bastante desacertadas. En lugar de los 600 defensores japoneses, la isla tenía una guarnición de entre 5 000 y 6 000 soldados bien atrincherados que incluían, aparte de las tropas regulares, los infantes de marina de la Fuerza de Desembarco Naval Especial (FDNE), al mando del capitán Akira Itagaki, de la Armada Imperial Japonesa. Aunque los japoneses estaban bien parapetados y esperaban el ataque, creían que se iba a tratar de un asalto anfibio y, por lo tanto, sus posiciones de defensa estaban dirigidas hacia el mar. Cogidos a contrapié por el asalto aéreo, los japoneses, no obstante, estaban dispuestos a luchar hasta el último hombre para conservar Corregidor.

No resulta sorprendente que los nipones no esperasen un asalto paracaidista. Corregidor, una isla de 5,6 kilómetros de longitud por sólo 550 m de anchura en su punto más estrecho, parecía un renacuajo, con una larga "cola" de terreno bajo en el este. El cuello de tierra que conectaba la "cola" con la "cabeza" era conocido por el "Lado Inferior" y estaba separado de las tierras altas del oeste por el "Lado de Enmedio",

REGRESO A LAS FILIPINAS

En la primavera de 1943, la Junta de Jefes de Estado Mayor de EE UU se puso de acuerdo en que la victoria sobre Japón no se podría conseguir sin la invasión de las islas japonesas. Sin embargo, diferían en la forma adecuada de aproximarse hasta ellas y hasta octubre de 1944 no decidieron finalmente aprobar el plan del general Douglas MacArthur, que consideraba que la conquista de las Filipinas era vital para el éxito final, y se le dio órdenes de proceder con ello. El primer objetivo seleccionado fue la isla de Leyte, cuya captura podría dividir el sistema defensivo japonés. Entre el 23 y el 25 de octubre, la enorme armada de buques de transporte de MacArthur fue atacada por la Armada japonesa, y en la llamada batalla del golfo de Leyte toda la fuerza de portaviones japonesa fue destruida. Los combates por la propia isla de Leyte costaron a los norteamericanos 3 504 muertos, mientras que los japoneses perdieron casi 60 000 hombres. La resistencia organizada terminó en febrero de 1945 pero, como sería el caso de la mayoría de las islas filipinas, grupos aislados de japoneses se retiraron a las montañas para atacar a los norteamericanos hasta la rendición de Japón en agosto de ese mismo año. Entretanto, desde Leyte los norteamericanos avanzaron hacia el norte y el sur. En el norte se capturaron las bases aéreas de Mindoro en diciembre y el 9 de enero de 1945 cuatro divisiones desembarcaron en el norte de Luzón. La captura de Corregidor y Manila abrió el puerto al tráfico marítimo aliado a mediados de marzo. En el sur, los norteamericanos desembarcaron en Palawan el 28 de febrero y rápidamente se sucedieron los desembarcos en las islas de Mindanao, Panay, Cebú, Negros y Bohol, así como en el archipiélago de Sulu. La resistencia organizada cesó en junio, fecha en la que los norteamericanos ya habían tomado Iwo Jima y presionaban en Okinawa. La reconquista de las Filipinas costó a los norteamericanos 62 143 bajas. Los japoneses perdieron 450 000 soldados, su flota quedó destruida y su Fuerza Aérea diezmada.

Corregidor
febrero 1945

A finales de 1944 se aseguró el primer paso de las fuerzas norteamericanas en las Filipinas, la isla de Leyte, a excepción de algunas fuerzas japonesas aisladas en las montañas del noroeste de ella. Los preparativos para la campaña de Luzón comenzaron con un desembarco en Mindoro, a mediados de diciembre, para tomar sus bases aéreas.

El 9 de enero de 1945, cuatro divisiones del Sexto Ejército de EE UU desembarcaron en el golfo de Lingayen, al noroeste de Luzón. Un segundo desembarco del IX Cuerpo fue seguido por un avance hacia el sur a través de la península de Bataan. El 4 de febrero, el Sexto Ejército llegaba a Manila.





Salto sobre Corregidor

16 de feb. 08,30 El 503.º Regimiento Paracaidista se lanza sobre la isla de Corregidor.
09,30 Se asegura la Zona Superior.
10,30 El 34.º de Infantería desembarca en playa Negra.
12,40 Se lanzan refuerzos del 503.º Regimiento Paracaidista.



Avance sobre Kindley

16/17 de feb Los paracaidistas de la Zona Superior comienzan a avanzar hacia la cabeza de playa del 34.º de Infantería. Éste ataca y asegura la colina Malinta.
18 de feb. 03,00 Se rechaza un contraataque japonés contra la colina Malinta.
06,00 Defensores japoneses ocultos en la Zona Superior lanzan un ataque, pero son diezmados.

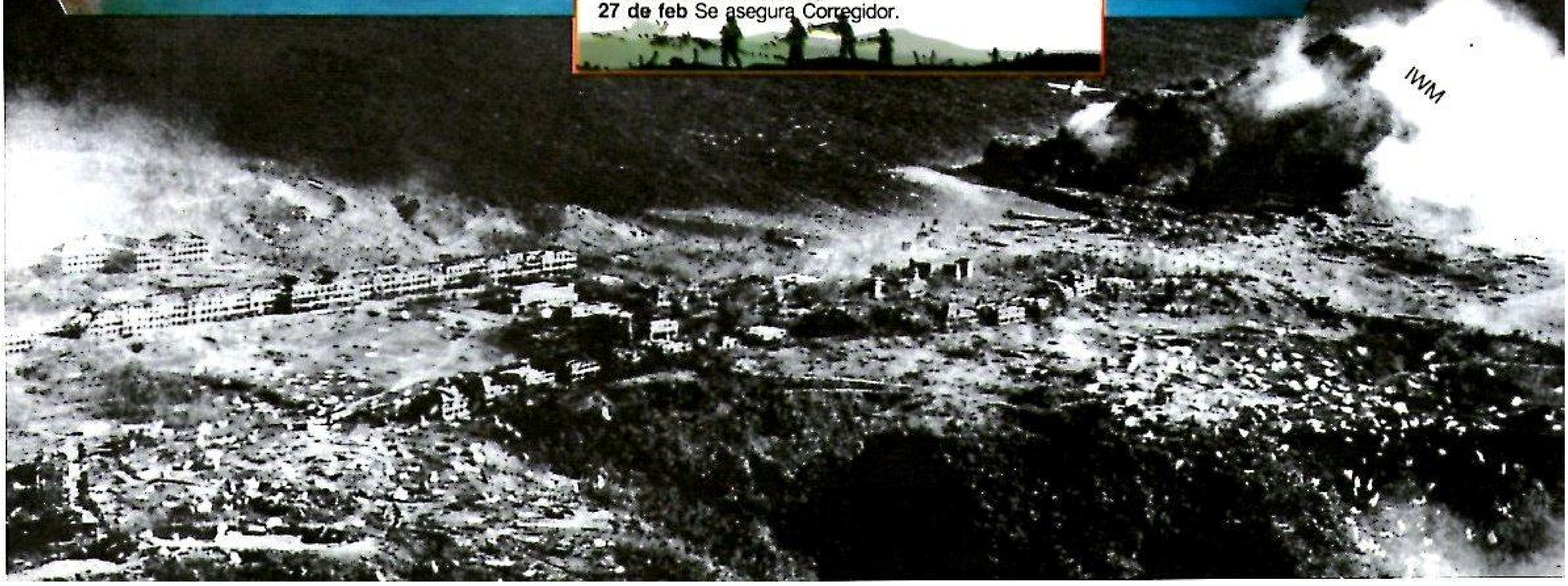


Claves

Fuerzas de EE UU
Baterías

Captura de Corregidor

24 de feb Comienza el avance hacia el este desde Malinta.
25 de feb Las fuerzas norteamericanas, a pesar de la tenaz resistencia japonesa, llegan al campamento Kindley y al cabo Monkey.
27 de feb Se asegura Corregidor.



una altiplanicie central. Las tierras altas del oeste, la zona más importante de la isla, se las denominaba el "Lado Superior". La única zona de salto razonablemente adecuada era el campamento Kindley, que se hallaba en la "cola" de la isla, pero si los paracaidistas descendían allí, los defensores japoneses del "Lado Superior" podrían tener el tiempo suficiente para prepararse y hacer una carnicería con los paracaidistas cuando intentaran avanzar hacia la altiplanicie. Era, por tanto, esencial realizar el salto inicial directamente sobre la zona superior de la isla. El problema había sido determinar si ese salto era posible allí.

El oficial en jefe del 503.º PIR, coronel George M. Jones, trabajó a partir de las excelentes fotografías aéreas y una maqueta del terreno. Tras realizar él mismo una misión de reconocimiento aéreo sobre la isla, quedó convencido de que el salto sobre el "Lado Superior" era un imperativo táctico. En esa área se localizaron dos posibles zonas de lanzamiento. Una era un minúsculo campo de golf que sólo medía 457 por 68 m, y la otra era una antigua explanada para desfiles militares que medía unos 450 por 140 m. Se eligieron ambas como zonas de salto, en la parte alta de la isla y, de acuerdo a ello, se siguió con el plan. Para su fuerza de asalto al "peñón", Jones tenía los tres batallones de su propio 503.º Regimiento de Infantería Paracaidista y el 3.er Batallón del 34.º Regimiento (3/34) de la 24.ª División de Infantería, que llevaría a cabo un desembarco anfibio en conjunción con el asalto aerotransportado.

Antes del asalto se realizaría un bombardeo naval y aéreo preliminar sobre las defensas de Corregidor hasta que virtualmente todo aquello que fuera utilizable para la defensa quedara reducido a escombros. Los 1,6 kilómetros cuadrados del "Lado Superior" fueron sometidos a un bombardeo de 3 125 toneladas de bombas rompedoras lanzadas por los aviones de las Quinta y Octava Fuerzas Aéreas de EE UU, lo que suponía una sustanciosa cantidad de explosivo para un área tan pequeña. El bombardeo cesó sólo cuando el primer paracaidista se lanzó desde la compuerta del primer avión de transporte C-47.

Cuando Jones y su estado mayor planificaban el asalto, su principal problema, más que la poca adecuación de la isla de Corregidor para un lanzamiento en paracaídas, fue la carencia de aviones de transporte. Sólo estaban disponibles 51 bimotores C-47 del 317.º Grupo de Transporte de Tropas. Los estrategas tuvieron grandes dificultades para combinar tan pocos aviones de transporte con zonas de lanzamiento tan exiguas y, posteriormente, decidieron dividir el grupo de asalto aerotransportado en tres pequeños equipos de asalto a nivel de batallón, que serían lanzados en tres oleadas. El primero saltaría a las 08,30 horas, el segundo a las 12,00 y el tercero a las 08,30 del día siguiente. Normalmente, la primera oleada debería haberse lanzado antes, con las primeras luces, pero se consideró esencial que los aviones terminaran el bombardeo de las defensas antes de que empezaran a saltar los paracaidistas.

Debido al minúsculo tamaño de las zonas de salto, se decidió disponer los C-47 de a dos en fondo. De esta forma, si las cosas iban a la perfección, cada aparato podría estar unos seis segundos sobre la zona de salto y lanzar una fila de seis a ocho paracaidistas. Cada avión de transporte tendría que realizar tres pasadas sobre la zona para que pudiera saltar toda su dotación de paracaidistas. La cronometración del salto también tendría que ser muy precisa, ya que cualquier error podía hacer caer a los paracaidistas al mar. Para afrontar esta contingencia se estacionaron lanchas torpederas PT cerca de la costa para recoger a cualquier paracaidista que cayera al agua. La carencia de transportes también forzó a los hombres del 503.º a saltar con sus morteros y ametralladoras pesadas sujetas a sus cuerpos, en lugar de hacerlo de forma separada.

Aunque era consciente de las dificultades de la operación, el coronel Jones no tenía dudas de que sus paracaidistas sabrían cumplir con su deber. Admitió

Abajo, izquierda: Paracaidistas descienden sobre una parte cubierta de vegetación de una de las zonas de salto, mientras que el soldado raso Lyle O. Slaught se agacha para resguardarse de los disparos de los francotiradores (abajo). Inevitablemente, muchos componentes del 503.º fallaron en su descenso sobre las minúsculas zonas de salto en el "Lado Superior" y se produjeron algunos heridos de poca consideración al caer sobre los escombros de hormigón o quedar prendidos en los árboles. Abajo, extremo izquierdo: Al sur de las construcciones de la guarnición de la isla aparecen las manchas blancas de los paracaídas sin recoger en las dos zonas de salto. Algunos paracaidistas cayeron sobre pronunciados acantilados y tuvieron que ascender por ellos bajo el fuego enemigo.



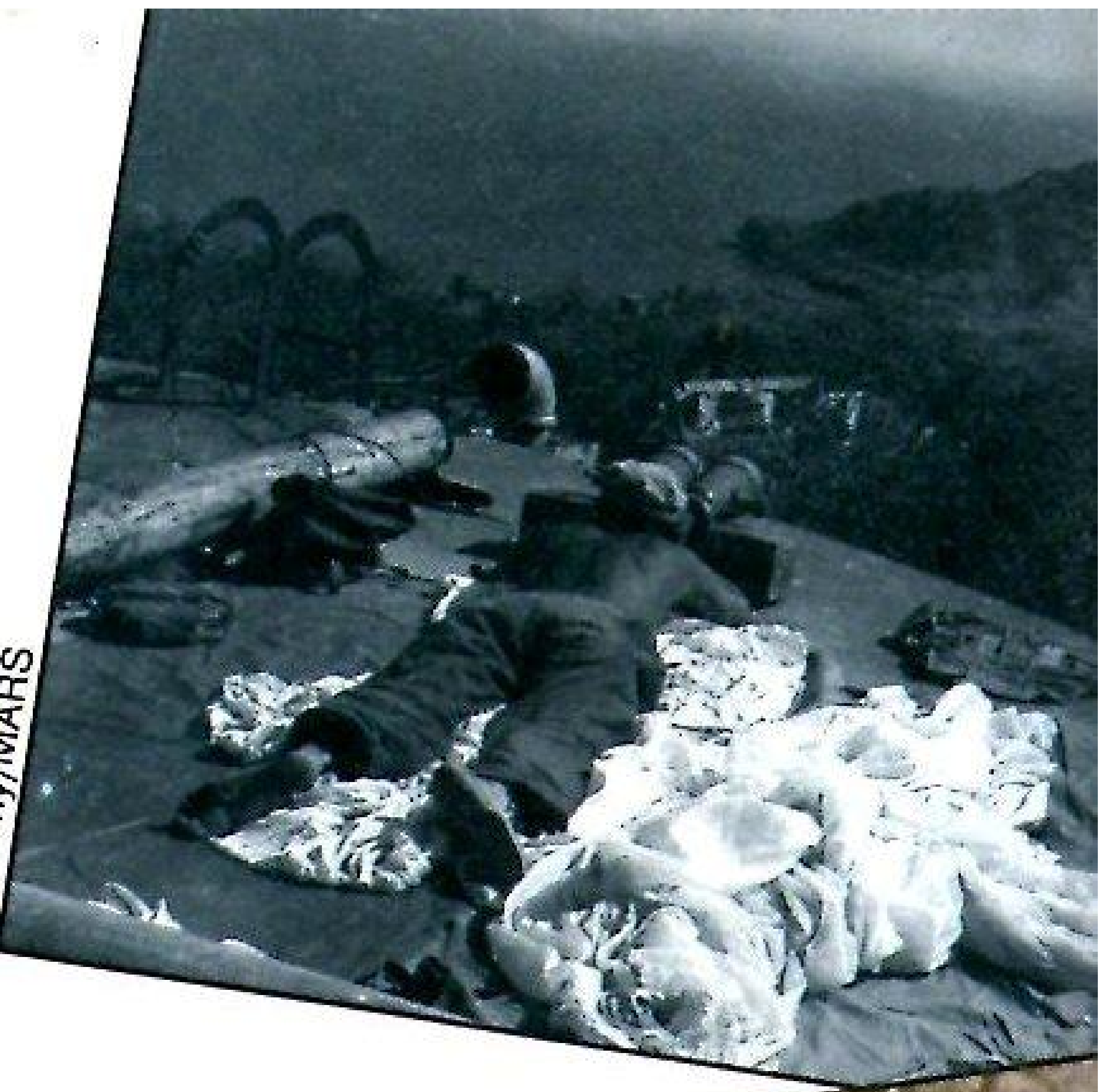


Derecha: Un paracaidista vigila las posiciones japonesas en la colina de Malinta desde un depósito de agua de la Zona Superior. Abajo, derecha: Un obús de campaña de 75 mm del 462.º Batallón de Artillería de Campaña Paracaidista dispara a quemarropa contra soldados japoneses escondidos en una caverna. Determinados a luchar hasta la muerte, grupos de japoneses rehusaron rendirse incluso cuando su situación era desesperada. Inferior, izquierda: Paracaidistas peinan las laderas de una colina, repleta de escombros, en busca de enemigos. Inferior, derecha: Dos miembros de un pelotón de lanzagranadas atacan un fortín japonés.

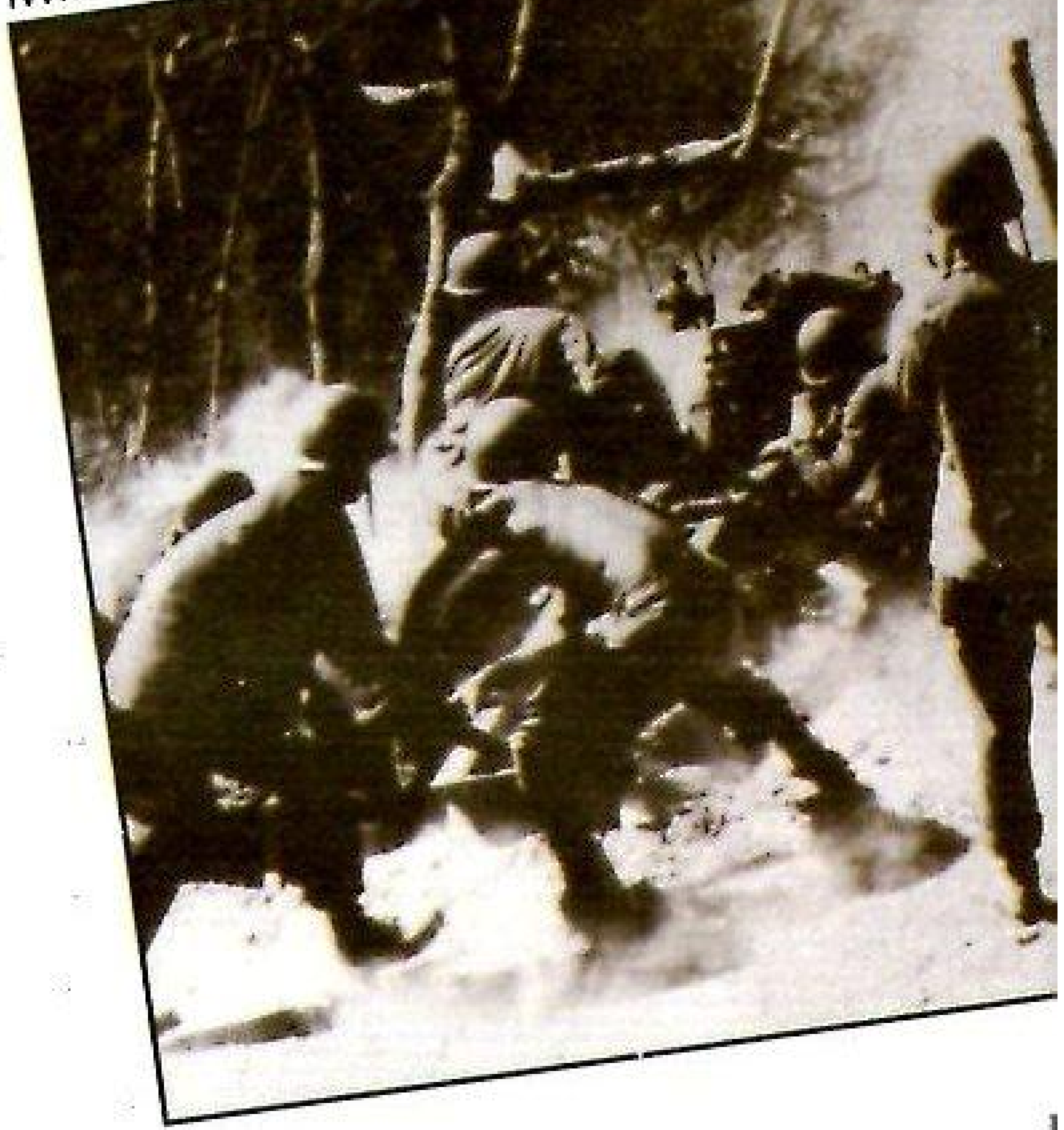
que su estado mayor temiese que las bajas alcanzaran cotas tan altas como el 50 por ciento, pero él había decidido que sería aceptable un porcentaje de hasta el 20 por ciento. Creía que el peligro más grande era la desigual ruptura del hormigón creada por el bombardeo inicial, que daría cuenta de un alto número de paracaidistas cuando algunos de los primeros norteamericanos fueran arrastrados por vientos de hasta 25 nudos.

Algunos paracaidistas también morirían al ser tiroteados por francotiradores japoneses mientras descendieran, pero afortunadamente la mayoría de los defensores fueron cogidos por sorpresa.

El coronel Jones, que volaba en círculos sobre Corregidor en su avión de mando, observó el descenso de los primeros racimos de hombres. Ordenó a los C-47 que lanzaran a los soldados a una altitud ligeramente inferior para contrarrestar el viento y que retuvieran a los hombres algunos segundos antes de lanzarse. Esto subsanó gran parte de los problemas y llevó a los paracaidistas más cerca de sus objetivos. Algunos de los primeros en llegar a tierra comenzaron a limpiar la zona de francotiradores para hacerla más segura para los compañeros que les iban a seguir. Uno de los primeros grupos, que cayó cerca



US Army/MARS



IWM



Paracaidista del 503.º PIR, Corregidor, 1945

Este paracaidista viste uniforme de dos prendas en verde oliva, con el casco de acero M1 reglamentario y botas de salto de caña alta. Lleva una pequeña mochila, dos cantimploras en el cinturón y su arma es un subfusil Thompson de 11,43 mm con cargador de petaca.





del puesto de mando de Itagaki, consiguió matar al comandante japonés con una granada y dejó a los japoneses sin jefe durante los momentos iniciales de la dura batalla.

El primer batallón de infantería paracaidista y sus unidades de apoyo de artillería e ingenieros tardaron una hora y 45 minutos en lanzarse. El coronel Jones también saltó desde su C-47 en la fase final, y estableció su puesto de mando poco después de llegar a tierra. Como se esperaba, casi un 25 por ciento de los paracaidistas cayeron muertos o heridos durante el salto y las primeras escaramuzas, aunque esta cifra es errónea, ya que muchos de los heridos eran de escasa consideración. Tan pronto como había sido posible, los primeros grupos habían avanzado para limpiar de francotiradores las ruinas de los barracones de la zona superior, el viejo hospital y el almacén del comisariado, y al cabo de una hora de que el primer paracaidista aterrizara toda la zona superior de la isla estaba bajo control del 503.° PIR.

Poco después del lanzamiento del último paracaidista, comenzó el desembarco anfibio en playa Negra, en el "Lado Inferior". Aunque los japoneses estaban bien atrincherados para enfrentarse a un desembarco de estas características, la operación aerotransportada les había desviado de las playas y las primeras cuatro oleadas de infantería llegaron a éstas virtualmente sin oposición. Sin embargo, la quinta se topó con un fuego concentrado que la mantuvo a raya hasta que los japoneses fueron eliminados por las ametralladoras pesadas del 503.° PIR desde la zona superior y por los cañones de 127 mm. La potencia de fuego de la fuerza de asalto, la batería de obuses de 75 mm del batallón de artillería de campaña paracaidista, recibió la inesperada adición de dos carros de combate que desembarcaron con los hombres de la 24.ª División de Infantería.

Aunque la combinación del viento y del hormigón semidestruido de las zonas de salto hacían el aterrizaje de los paracaidistas muy peligroso, Jones era consciente de que tendría necesidad de refuerzos si los japoneses iniciaban un contraataque. Por tanto, ordenó que el 2.° Batallón del 503.° PIR, junto con la Batería B del 462.° PFAB y su Compañía de Servicio del 503.° PIR, saltaran a las 12,40 horas. Cuando estos hombres estuvieron a salvo en la zona de lanzamiento, Jones disponía ya de unos 3 000 hombres en el "Lado Superior" dispuestos a repeler cualquier ataque japonés. Entretanto, los hombres del 3/34.°, que se hallaban en la playa, habían ocupado la colina de Malinta al este del "Lado Inferior" y habían comenzado a preparar defensas contra el esperado contraataque japonés.

Una vez llegó a tierra el 2.° Batallón del 503.°, se le encargó proteger las zonas de salto del "Lado Superior", que aún eran vitales para los refuerzos y el suministro aéreo. Asimismo, al avanzar al área directamente hacia el sur, el 2.° Batallón dejó libre el camino hacia el norte para que el 3.er Batallón progresara hacia las posiciones japonesas de la colina Morrison y asegurara los barracones que permitían el acceso a la zona superior. A la puesta del sol los dos batallones del 503.° tenían la antiplanicie en su poder y habían avanzado hasta unos 230 m de la cabeza de playa del 3/34.°. Y lo que era más importante, el 503.° controlaba la altiplanicie desde la cual los obuses de 75 mm podían lanzar su devastador fuego. El 3/34.°, en la zona baja, también podía llamar a sus carros de combate para que los apoyara con fuego pesado.



US Army/MARS



US Army/MARS

Ahora, Jones se encontraba en una posición adecuada para que, incluso si los japoneses superaban en número a los norteamericanos en la isla, sus fuerzas ocuparan un lugar preferente y, además, poseía artillería y carros de combate. Asimismo, Jones tenía a su disposición aviones y buques de guerra que podrían proporcionarle fuego de cobertura y bombardeo.

Durante la noche del 16 al 17 de febrero hubo ataques japoneses esporádicos realizados por pequeños grupos de hombres que sigilosamente salían de sus escondites, y la lucha llegó al cuerpo a cuerpo en algunos lugares. El 17 arribaron en lanchas de desembarco el 1.er Batallón del 503.º PIR y la Batería A del 462.º PFAB, pues Jones no quiso correr el riesgo de que hubiera más bajas por nuevos saltos en paracaídas y sólo su equipo pesado fue lanzado en el "Lado Superior". Al desembarcar en playa Negra, estas unidades sólo sufrieron bajas muy ligeras.

En la medianoche del día 17 unos 50 japoneses de la FDNE lanzaron un ataque *banzai* (suicida) sobre la parte más baja de la isla y fueron diezmados. A las 03,00 horas tuvo lugar otro ataque *banzai*, de mayores proporciones, sobre la colina Malinta y fue rechazado con fuertes pérdidas por ambos lados. Sin embargo, el mayor contraataque sobrevino a las 06,00 horas del día 18 cuando unos 600 japoneses, que habían estado escondidos en cuevas, cargaron contra los hombres del 503.º PIR en la zona superior de la isla. En los fieros combates que siguieron murieron cerca de 500 japoneses, muchos de ellos en choques cuerpo a cuerpo, mientras que los norteamericanos sólo sufrieron 33 muertos y 74 heridos. El soldado raso Lloyd McCarter ganó una Medalla de Honor del Congreso por su brillante participación en rechazar el ataque japonés. Durante la carga *banzai*, McCarter se encontraba en un refugio subterráneo cerca del punto de arranque del ataque japonés. Disparó su subfusil contra la marea de soldados japoneses hasta que su arma se sobrecalentó. Tras arrebatarle el fusil a un paracaidista muerto, continuó enviando un diluvio de balas hasta que el fusil se encasquilló. Con todo, consiguió apoderarse de otra arma, con la que reemprendió el fuego hasta que su refugio quedó rodeado de japoneses muertos. Cuando McCarter se puso en pie para observar más allá de los cadáveres en busca de más enemigos, fue alcanzado por una bala en el pecho. Cayó pero quedó consciente y rehusó que se le prestara asistencia médica en la retaguardia hasta que perdió el conocimiento.

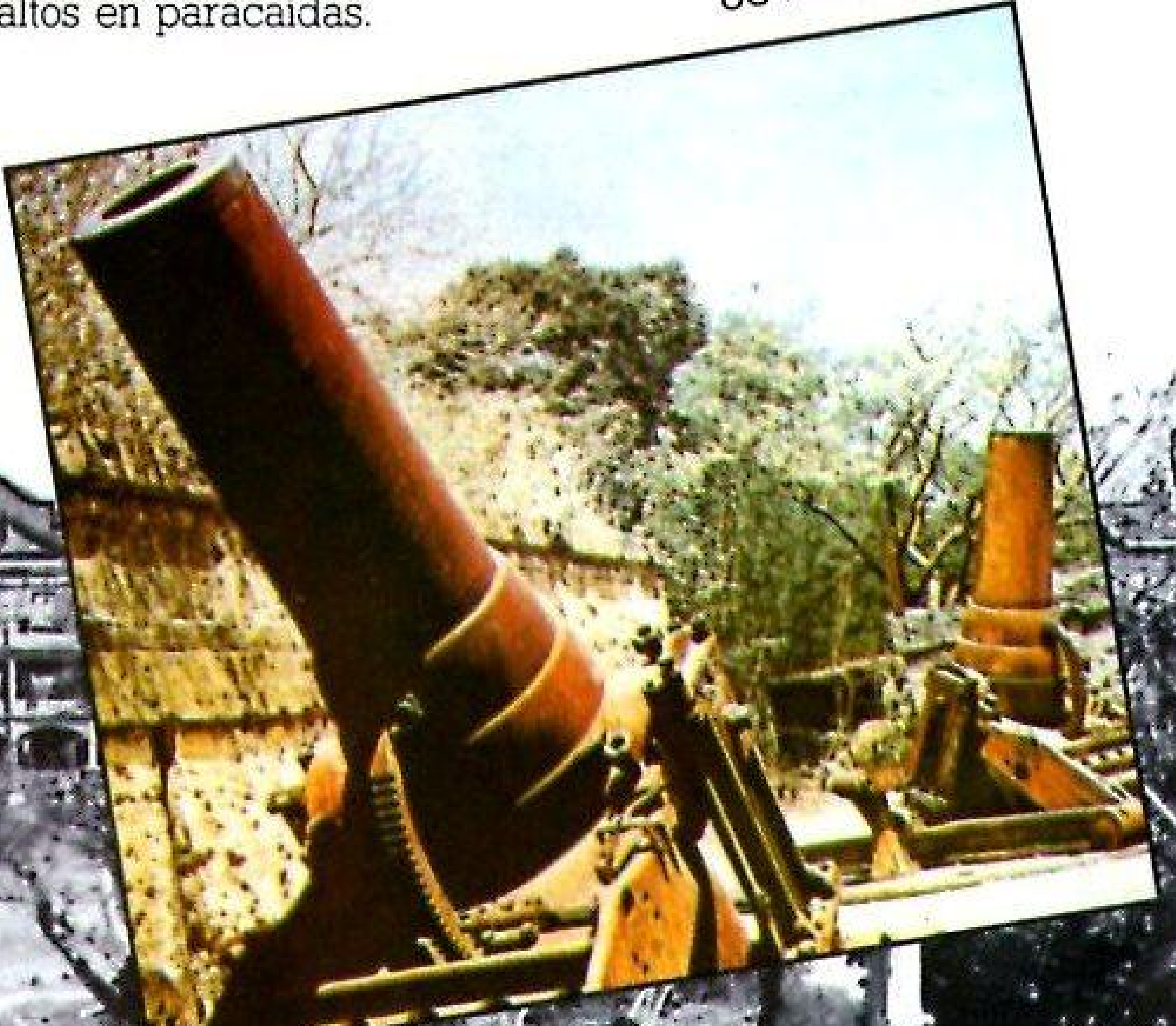
En los dos días siguientes, los paracaidistas registraron la isla en busca de japoneses que hubieran sobrevivido a los combates y encontraron que la mayoría de ellos preferían suicidarse antes que rendirse. Lo que hizo especialmente difícil esta tarea para los norteamericanos fue que no tenían datos concretos de cuántos japoneses permanecían escondidos en las madrigueras de la isla. Así, por ejemplo, había al menos 2 000 nipones atrapados desde el bombardeo preliminar en el túnel de Malinta, que atravesaba dicha colina, y que al intentar abrirse camino con cargas el día 20 se desencadenó una serie de explosiones subterráneas que mató a unos 1 500. Los pocos supervivientes se retiraron hacia la porción oriental de la isla, más estrecha, desde donde dispararon contra los norteamericanos.

El 24 de febrero, Jones ordenó al 1.er Batallón del 503.º PIR que empezara a limpiar la "cola del renacuajo" y para el día 26 éste había avanzado hasta el cabo Monkey y el campamento Kindley, aunque la oposición fue muy tenaz. Al mediodía del 26 otra explosión subterránea hizo vibrar todo el suelo en el cabo Monkey donde, al intentar hacer estallar los suministros de municiones, murieron otros 150 japoneses; la explosión también mató a 52 soldados norteamericanos e hirió a otros 144.

El 27 de febrero la isla quedó, finalmente, asegurada. Se contaron hasta 4 500 japoneses muertos y centenares, si no miles, más quedaron enterrados hechos pedazos en las cuevas y túneles que quedaron sellados por las explosiones. Sólo se pudo coger prisioneros a unos cuantos japoneses, no más de 20, la mayoría de ellos aprisionados al quedar inconscientes. Los norteamericanos tuvieron 225 muertos o desaparecidos en las operaciones y 645 heridos tanto en los combates como en los saltos en paracaídas.

Inferior: El triunfo de los norteamericanos en Corregidor. El 2 de marzo de 1945 es izada la enseña de Estados Unidos sobre la isla, después de casi tres años de ocupación japonesa. Presentes en la ceremonia se hallaban miembros del 503.º Regimiento de Infantería Paracaidista y el general Douglas MacArthur, quien anteriormente había comentado: "Veo que todavía está en pie el antiguo mástil. Nuestros soldados izarán en él nuestros colores y nunca más dejarán que el enemigo los arríe." Abajo: **Potentes baterías de morteros de 305 mm, parte del armamento defensivo instalado por los norteamericanos antes de la captura de la isla por los japoneses, se conservan todavía como recuerdo de los miles de hombres que murieron en los combates por Corregidor.**

US Army/MARS







BRUJAS NOCTURNAS



Cuando se incorporaron los regimientos aéreos femeninos a la Fuerza Aérea soviética en 1941, la vieja guardia estaba escéptica. Sin embargo, las tenaces pilotos femeninas demostraron su valentía en los combates.



Teniente Valeria Khomyakova, Fuerza Aérea Roja, enero de 1943

Khomyakova, una de los pilotos más sobresalientes del 586.º Regimiento Aéreo de Caza, unidad equipada con cazas Yak, lleva el uniforme reglamentario. Debajo de su mono de vuelo negro se puede ver el blusón caqui con los galones de teniente. El resto de su equipo comprende un casco de vuelo forrado, los atalajes del paracaídas, unas botas y un cinturón de cuero.

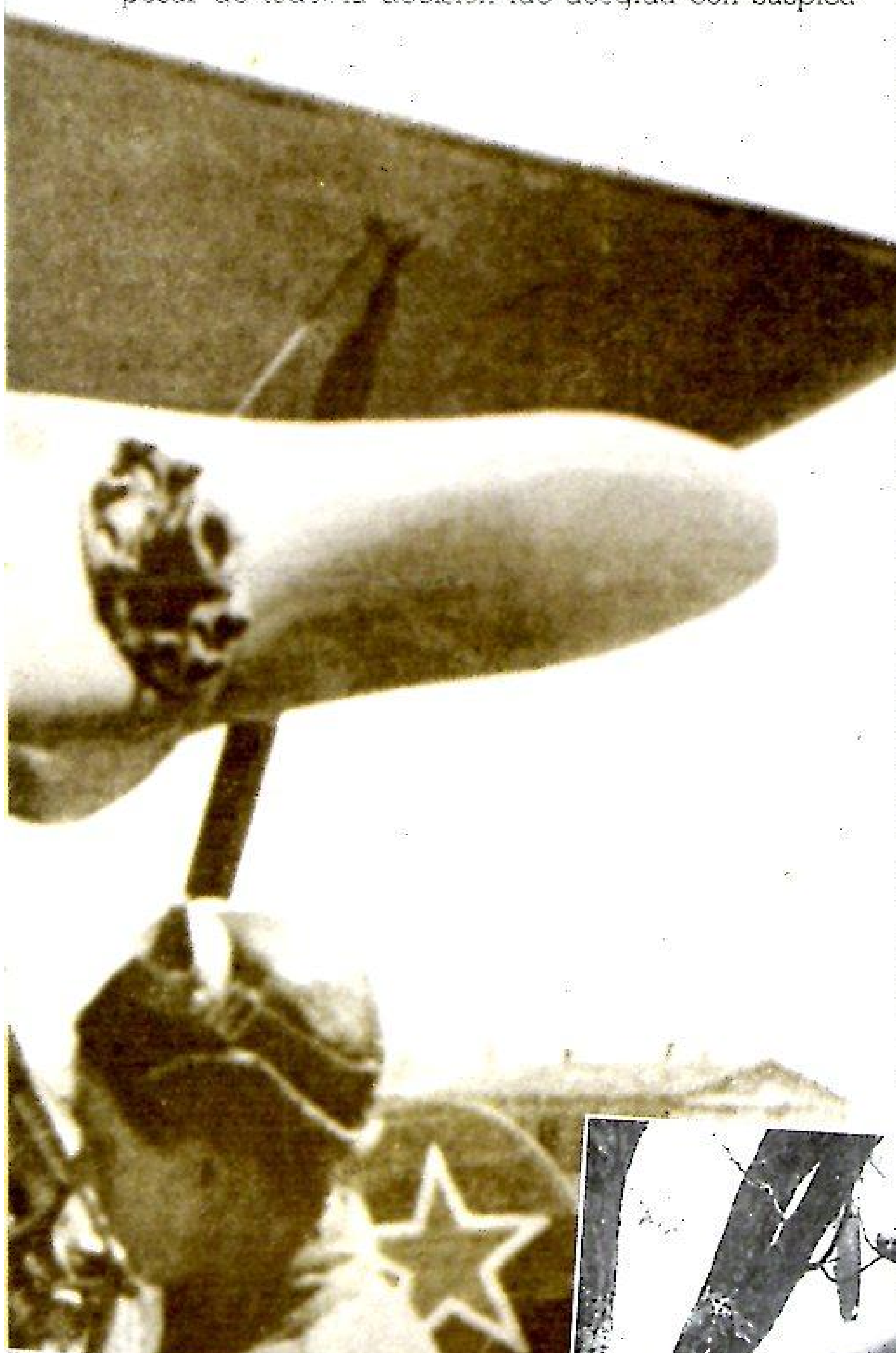




Fue en los oscuros días de octubre de 1941, cuando los victoriosos ejércitos alemanes avanzaban hacia Moscú, que la Fuerza Aérea soviética (V-VS, *Voenno-vozdushnye sili*) concibió la idea sin precedentes de constituir regimientos aéreos femeninos para misiones de combate. Las pérdidas aéreas soviéticas durante los primeros meses de la Gran Guerra Patriótica habían sido inmensas, con cerca de 7.500 aviones destruidos en acción hacia setiembre, con el correspondiente porcentaje de aviadores entrenados desaparecidos con ellos. En tales circunstancias no era sorprendente que las autoridades decidieran reclutar mujeres pilotos entrenadas, muchas de las cuales habían conseguido considerable experiencia en el programa deportivo *Osoaviakhim* (Sociedad para el Apoyo y Defensa de la Aviación) antes de la guerra. A pesar de todo, la decisión fue acogida con suspicacias entre los oficiales de mentalidad tradicional de la Fuerza Aérea soviética, y las unidades de mujeres se encontraron con numerosos problemas hasta que demostraron su valía en combate.

La conocida piloto de preguerra Marina Raskova ocupó un lugar destacado en el reclutamiento de las mujeres piloto. Ella y otras dos compañeras habían establecido un récord mundial de distancia en 1938, con un vuelo entre Moscú y Konsomolsk-on-Amur y se habían convertido en héroes de la Unión Soviética en reconocimiento de sus logros. Radio Moscú hizo un llamamiento radiofónico pidiendo voluntarias y ocasionó un diluvio de peticiones. Raskova entrevistó a las esperanzadas candidatas en Moscú y aquellas que fueron seleccionadas fueron enviadas a un aeródromo en Engels, cerca del Volga, para su entrenamiento operacional, asignadas a la 122.ª División Aérea Mixta. No sólo había mujeres reclutadas como pilotos y para tripulaciones aéreas, sino que también las había que trabajaban como mecánicos y las que realizaban las restantes tareas de apoyo necesarias. Allí habría al final tres regimientos femeninos, cada uno con unos efectivos de unas 400 personas y, aparte del regimiento de bombardeo diurno que tenía algunos componentes masculinos, todos estaban formados por mujeres.

La organización de los regimientos seguía el esquema habitual soviético, cada uno con tres escuadrones, y cada tres regimientos formaban una división aérea. La fuerza nominal de los regimientos de caza y de bombardeo nocturno era de 40 aparatos, mientras que en los de bombardeo diurno era ligeramente inferior, con 32 aviones. Aunque inicialmente los regimientos femeninos fueron agrupados conjuntamente en la 122.ª División Aérea Mixta, cuando estuvieron listos para el combate fueron diseminados y asignados a diferentes divisiones aéreas. El primero en entrar en combate fue el 586.° Regimiento Aéreo de Caza (IAP, o *Istrebitelnyy aviatsionnyy polk*), al mando de la comandante Tamara Kazarinova, que se había entrenado en cazas monoplazas Yak-1 y más tarde se convirtió al Yak-7B mejorado. Terminaría la guerra volando en el Yak-9 de largo alcance, uno de los aviones de mayor éxito de la aviación de caza soviética de la guerra. En el 587.° Regimiento Aéreo de Bombardeo (BAP, *Bombardirovochnyy aviatsionnyy polk*), inicialmente al mando de la propia comandante Marina Raskowa, fue el







Muchas de las mujeres que se unieron a la Fuerza Aérea soviética dominaron a fondo el mantenimiento de aviones (arriba, izquierda) y el salto en paracaídas (izquierda, centro). Extremo izquierdo: La jefa del 586.° Regimiento Aéreo de Caza, la teniente Valeria Khomyakova, consulta con tres pilotos entre las que se encuentra la teniente Tamara Pamyatnika (segunda por la izquierda). Izquierda: Preparativos para una salida. Página 1941: La comandante Yevdokia Bershanskaya, jefa del 588.° Regimiento Aéreo de Bombardeo Nocturno.

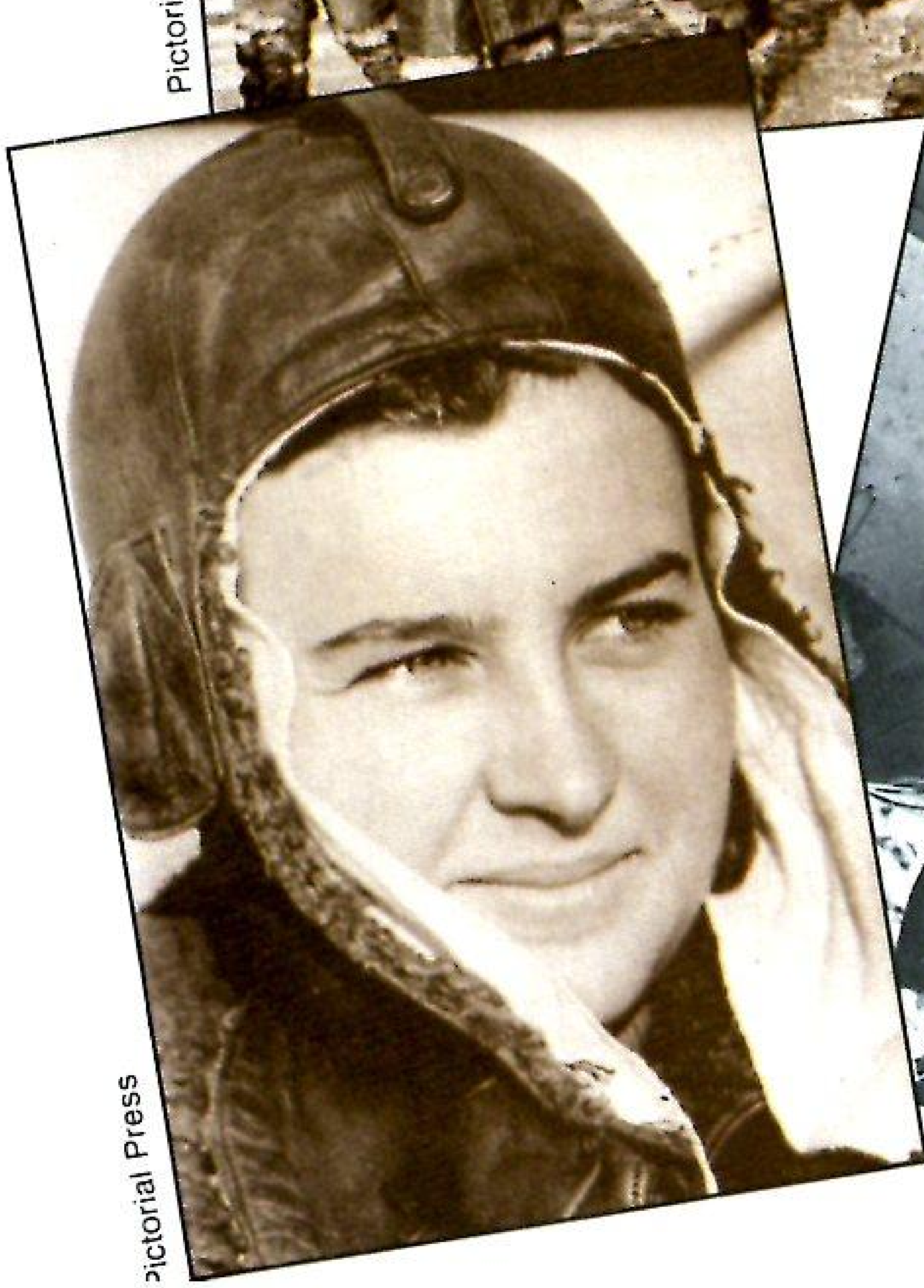
MUJERES PILOTO

Durante los años treinta aumentaron considerablemente para las mujeres soviéticas las posibilidades para aprender a pilotar veleros y aviones a motor. La primera mujer piloto rusa, Lydia Vissarionova Zvereva, había recibido su certificado de vuelo ya en 1911. Sin embargo, hasta la expansión de la *Osoaviakhim* (una organización paramilitar responsable del adiestramiento preliminar para la Fuerza Aérea soviética, además de la promoción general del interés público en la aviación) no se difundió la afición del vuelo entre la mujer. En 1932 esta organización había duplicado por lo alto el número de sus miembros hasta una cifra de unos 11 millones, el vuelo a vela era un pasatiempo masivamente popular y se crearon numerosos clubes de vuelo para pilotos deportivos. Al igual que en Occidente, las mujeres comenzaron a abrirse campo en la aviación. La piloto volovelista Olga Klepikova estableció una plusmarca de distancia en 1939 que no fue superada hasta 1951, y las tres mujeres pilotos de *raid* Valentina Grizodubov, Palina Osipenko y Marina Raskova adquirieron gran popularidad. A excepción de unas pocas mujeres piloto profesionales de la Flota Aérea Civil (GVF o *Grazhdanski vozdyshny flot*), la mayoría de los vuelos femeninos de antes de la guerra fueron de recreo. Al estallar el conflicto en junio de 1941, la Fuerza Aérea soviética absorbió a la Flota Aérea Civil y las escuelas de la *Osoaviakhim* se centraron en la preparación de pilotos y paracaidistas para el servicio militar. Entonces, las mujeres participaron en vuelos de segunda línea en la Fuerza Aérea soviética desde el principio. Ya que el trabajo de las mujeres en actividades tales como el servicio médico del Ejército y el gobierno de cañones y reflectores de la Fuerza de Defensa Aérea a menudo las situaba en la línea de fuego, el siguiente paso lógico consistió en reclutar mujeres entrenadas para el combate, sobre todo a partir de la desesperante escasez de pilotos en la Fuerza Aérea soviética durante los primeros meses de la guerra.





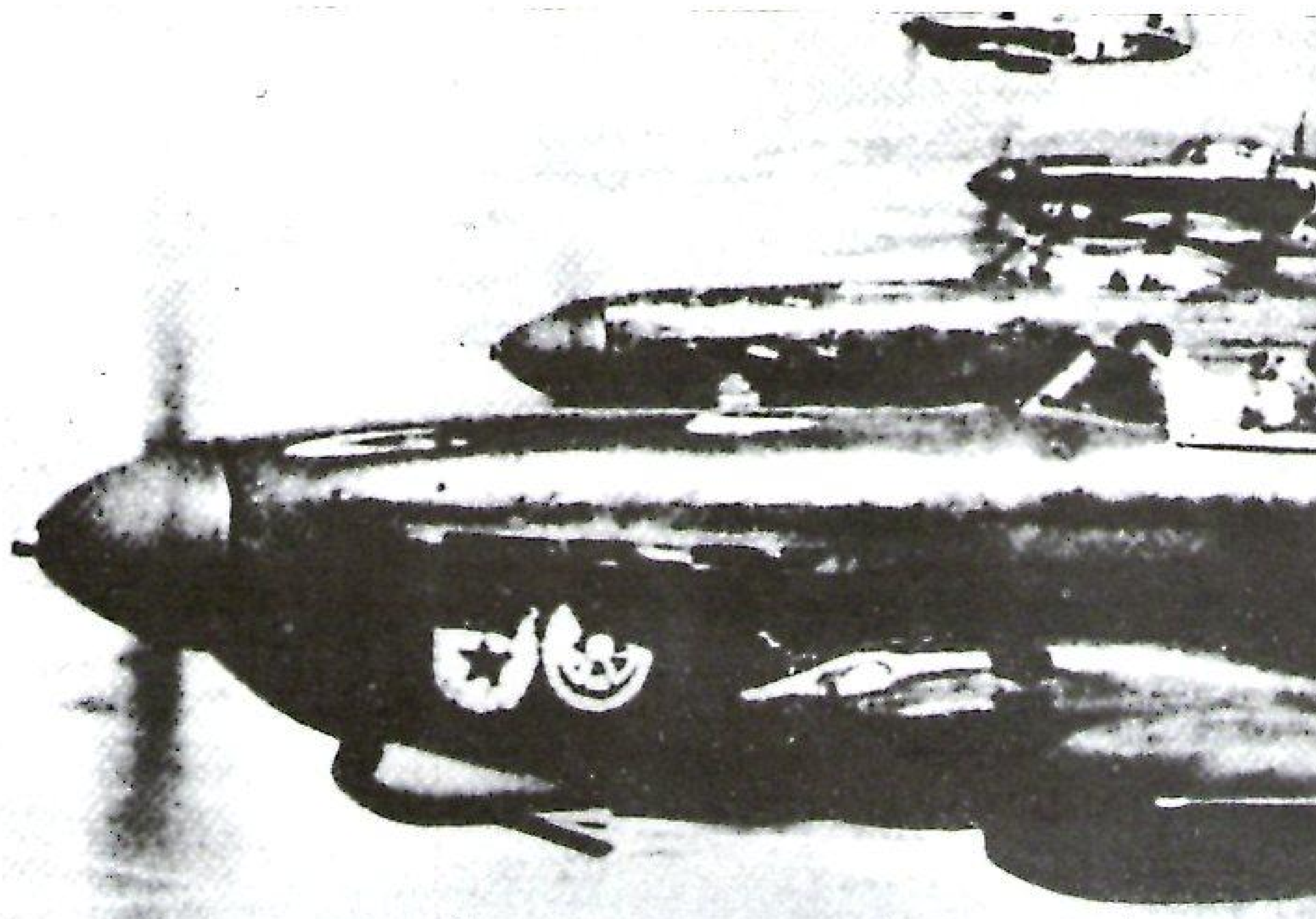
Pictorial Press



Pictorial Press



Pictorial Press



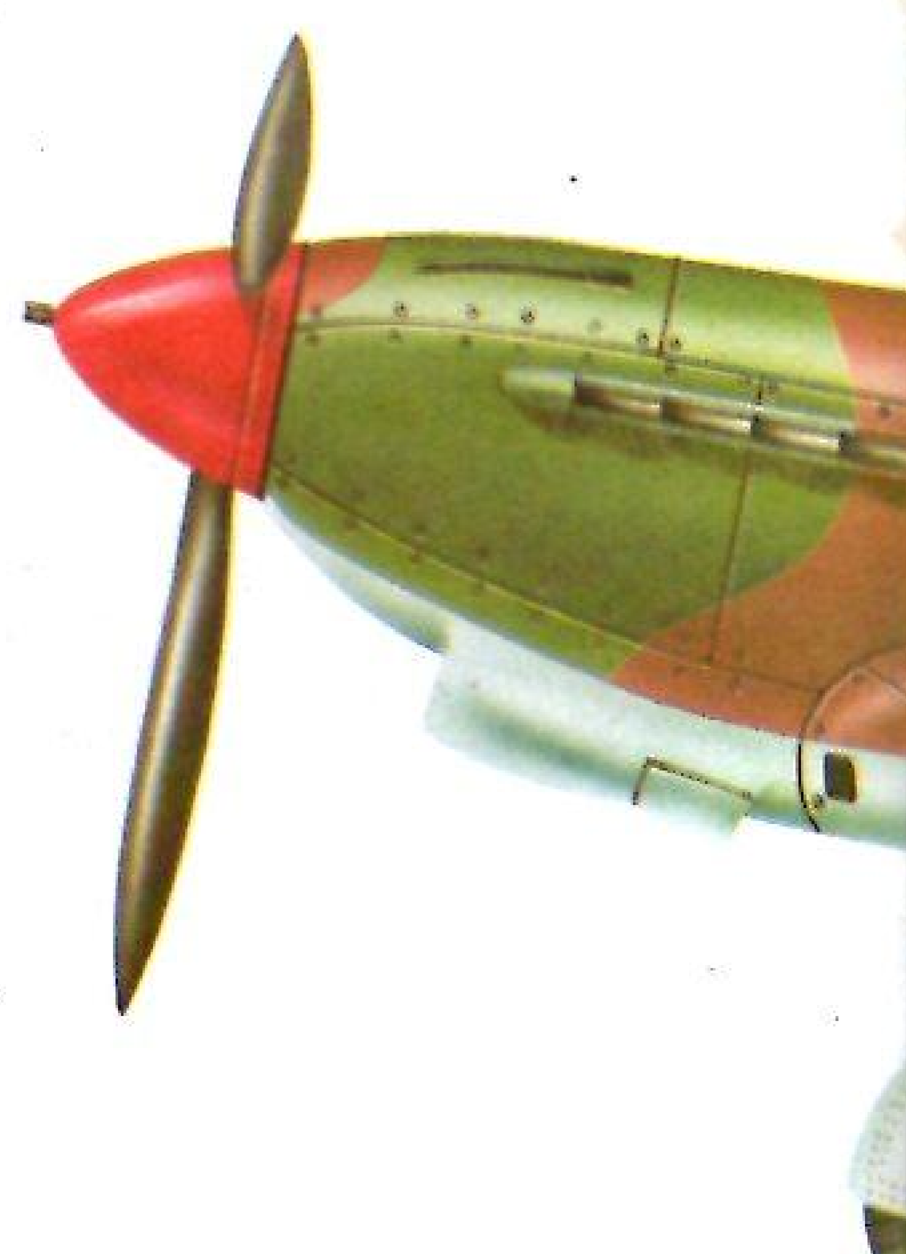
Pictorial Press

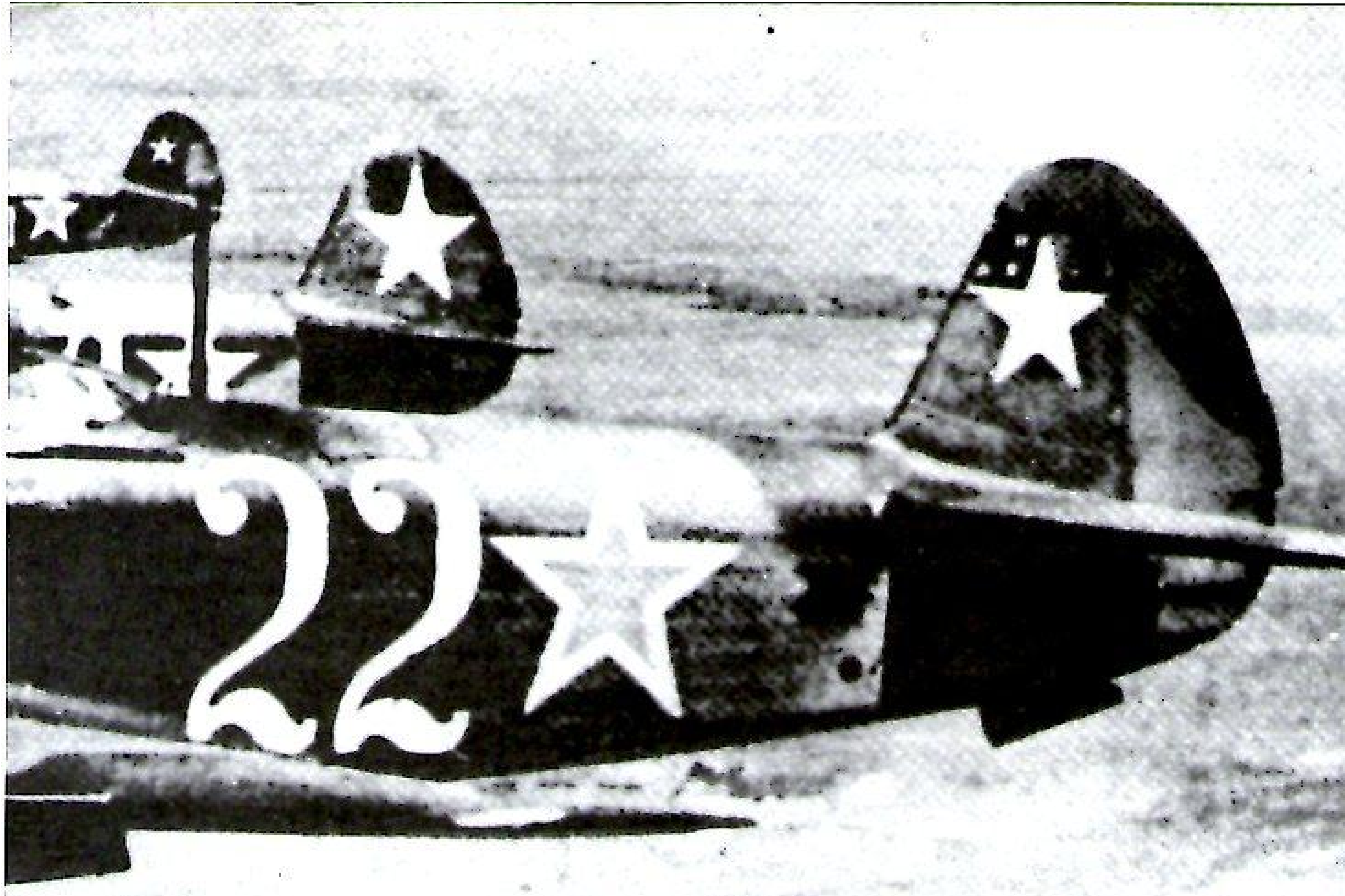
último en entrar en operación. Esto se debió a que utilizaba el bombardero diurno bimotor Petlyakov Pe-2, uno de los más modernos y relativamente complejos aviones soviéticos en servicio durante los primeros años de la guerra. Por el contrario, el equipo del 588.° Regimiento Aéreo de Bombardeo Nocturno (NBAP, o *Nochnoy bombardirovochnyy aviatsionnyy polk*), al mando de la comandante Yeddokia Bershanskaya, fue el exponente máximo de las más absolutas simplicidad y resistencia, al disponer de biplanos monomotores Polikarpov Po-2. La versión U-2 era el avión de entrenamiento normalizado soviético, pero también se utilizó con gran profusión en misiones de hostigamiento nocturno.

Hubo muchas dificultades a subsanar antes de que los regimientos femeninos fueran considerados listos para entrar en combate. La comandante Bernshanskaya recalcaría:

> "Las mujeres parecían poco más que niñas en muchos aspectos. El entrenamiento era una época muy dura para todas nosotras. Aunque la mayoría de ellas eran básicamente una excelente materia prima, con una cierta normalización en sus especialidades, tenían que aprender aún muchísimo."

Ninguna de las mujeres se adaptó amablemente a la





disciplina militar, que tradicionalmente era muy severa en las Fuerzas Armadas soviéticas. La mayoría quisieron preservar su individualidad y las distinciones de rango se ignoraron muchas veces entre ellas. Nada de esto ayudó a desechar las dudas de los militares tradicionalistas, a excepción de la efectividad de los regimientos femeninos. A pesar de todo, éstos se convirtieron pronto en unidades de combate muy cohesivas, y la teniente Marina Chichnova, del 588.° NBAP, afirmaría que "había tanto respeto mutuo que la gente tendía a ponerse a trabajar sin necesitar que se lo ordenaran".

En mayo de 1942 el 586.° IAP fue enviado a Saratov, una ciudad que se encontraba en mitad del avance alemán hacia los campos petrolíferos del Cáucaso y el Caspio. Su tarea consistió en proporcionar cobertura aérea defensiva a la región, tanto de día como de noche. La primera victoria confirmada del regimiento no se obtuvo hasta setiembre. La piloto que la consiguió fue la teniente Valeria Khomyakova, que derribó en llamas un bombardero Ju 88, el primer avión abatido por una mujer en la historia de la aviación. Más tarde, ella misma recordaría:

"Me acerqué al bombardero enemigo y presioné los botones de la palanca para disparar las ametralladoras. El bimotor me devolvió el fuego con furia. Luego vi como caía en un pronunciado picado y estallaba cerca del puente ferroviario que iba a ser su objetivo. Todos los tripulantes murieron. El piloto salió despedido fuera del aparato. Se comprobó que era un veterano bombardero, condecorado por sus acciones en Polonia, Francia, los Países Bajos y Gran Bretaña."

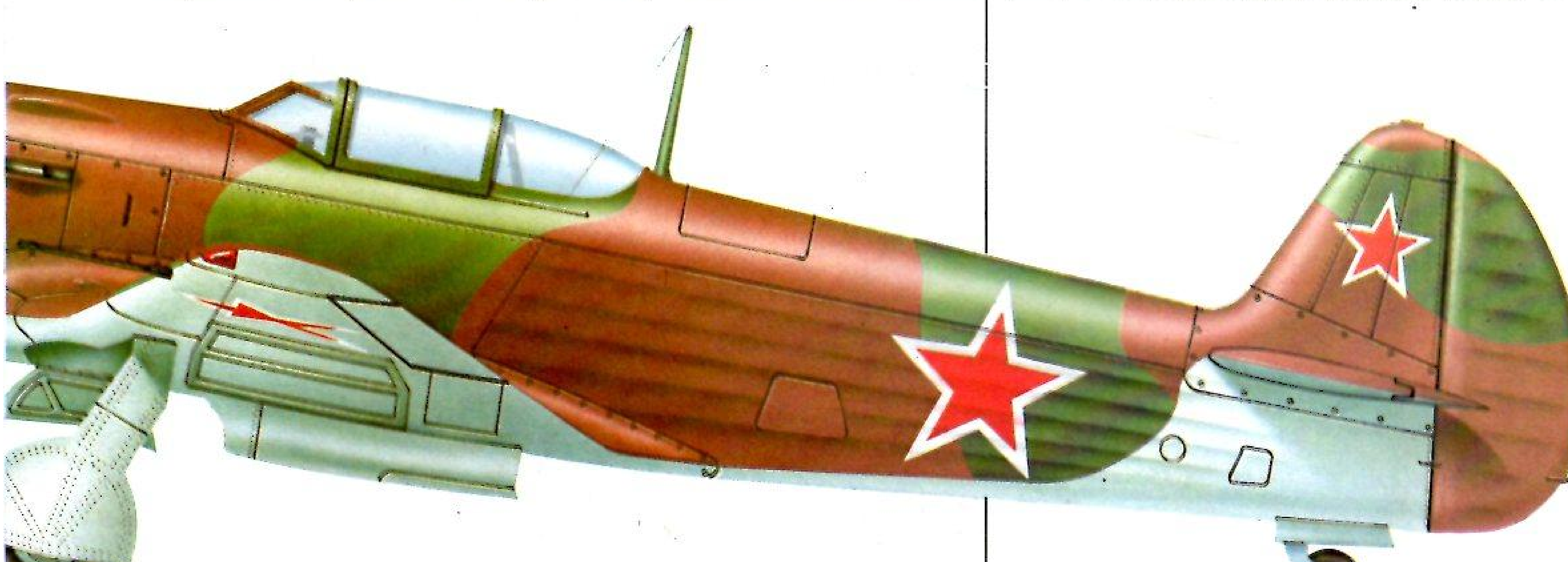
Arriba: Con los capós de sus motores engalanados con la insignia de una unidad de Guardia y la Orden de la Bandera Roja, cuatro cazas Yak-9 surcan el cielo en busca de aviones enemigos. Abajo: El Yak-9 tenía una velocidad máxima de 600 km/h a 4 000 m y estaba equipado con un solo cañón de 20 mm y una o dos ametralladoras de 12,7 mm. Este ágil caza monoplaza fue utilizado por el 586.° Regimiento Aéreo de Caza. Abajo, extremo izquierdo: La teniente Natalia Meklina, piloto del 588.° Regimiento Aéreo de Bombardeo Nocturno y Héroe de la Unión Soviética. Abajo, izquierda: La teniente Klavia Fumicheva, piloto de Pe-2 en el 587.° Regimiento Aéreo de Bombardeo. Extremo izquierdo: Protegidas contra el intenso frío, cinco pilotos de Polikarpov Po-2 vuelven de una misión de combate.

El entorno de Khomyakova era, en muchos aspectos, típico del de las mujeres piloto soviéticas. Hija de un químico, se graduó en el Instituto de Tecnología Química de Moscú. Por entonces era ya una cualificada piloto de veleros, y al año siguiente aprendió a volar en aviones con motor y pasó a ser instructora de vuelo. En el otoño de 1942 fue nombrada vicejefe de escuadrón, pero poco después murió durante una misión de interceptación.

El 586.° IAP se trasladó a las proximidades de Voronezh en el otoño de 1942 e inició patrullas para cubrir la importante carretera y los puentes de ferrocarril sobre el Don. El regimiento realizó misiones de ametrallamiento en apoyo de las fuerzas terrestres. Al aproximarse el invierno las bajas temperaturas se convirtieron en un problema y los mecánicos del regimiento hubieron de trabajar durante la noche para impedir que los motores de los cazas se congelaran. Los alimentos escaseaban también y tanto pilotos como el personal auxiliar pasaban, a menudo, hambre. Por esta época el regimiento perdió también dos de sus más prometedoras pilotos, al ser transferidas las tenientes Lydia Litvak y Ekaterina Bundanova al hasta entonces exclusivamente masculino 73.° Regimiento de Caza. Esta unidad luchaba sobre Stalingrado y, en los duros combates de ese invierno y el año siguiente, ambas mujeres demostraron un sobresaliente valor y gran destreza. Ambas murieron en combate durante el verano de 1943. El palmarés final de Budanova fue de once victorias, y su camarada obtuvo doce, convirtiéndose en la piloto de caza más destacada. En palabras de un camarada piloto, "Lydia Litvak fue la más grande de todas las mujeres piloto. No tuvo rival entre sus compañeras durante la Gran Guerra Patriótica y sus logros se consideraban previamente imposibles".

En su primera pasada abatieron en llamas dos bombarderos enemigos

La mayor prueba del 586.° IAP tuvo lugar en el verano de 1943, durante la batalla de Kursk, cuando se encontró fuertemente implicado en las masivas batallas aéreas que se desarrollaron sobre los combates terrestres. La teniente Galia Boordina recordaba que "el cielo estaba tan lleno de aviones en tan poco espacio que era terrorífico". Dos de sus camaradas piloto, las tenientes Tamara Pamyatnika y Raissa Sur-



nachevskaya, sostuvieron un notable combate aéreo por entonces. Volando en pareja, encontraron una formación de más de 40 bombarderos alemanes. Picaron para atacarlos y en su primera pasada derribaron dos de ellos. Pamyatnika, que terminaría la guerra como jefe de escuadrón con cuatro victorias en su haber, describía así el resto del combate:

"Esta vez atacamos desde detrás y por ambos costados. El enemigo nos respondía con fuego concentrado. Nos acercamos tanto que podía ver los rasgos del artillero del avión más atrasado. Apreté el disparador y vi salir llamas del ala derecha del Junkers. De pronto, mi avión sufrió una sacudida, viró sobre sí y entró en picado. Traté de abrir la cubierta de la cabina y soltarme el arnés, pero me sentía aplastada contra el asiento, mientras el suelo se acercaba por segundos. Finalmente, la presión del aire soltó la cubierta y conseguí liberarme y saltar. Sentí un tirón cuando se abrió el paracaídas y al instante siguiente llegué al suelo. Los restos de mi caza yacían incendiados muy cerca.".

Las cualidades de vuelo y la cobertura de la oscuridad eran la única protección de las tripulaciones

La tarea del 588.° NBAP, aunque muy diferente de la de los cazas, era igualmente peligrosa. Los bombarderos nocturnos entraron en acción por primera vez en la región de Voroshilovgrad en junio de 1942, como parte de la 218.ª División de Bombardeo Nocturno del Cuarto Ejército Aéreo. Pronto se estableció una rutina de operaciones nocturnas, con patrullas de biplanos Po-2 que volaban sobre las posiciones alemanas para lanzar sus bombas. Mantenían usualmente una separación entre los aviones de 8 a 33 km y volaban a alturas de unos 1 500 m. Puesto que la carga de bombas de los Po-2 era de sólo 60 kg, estas incursiones eran principalmente de valor psicológico, aunque en ocasiones se infligieron al enemigo daños significativos. Sin embargo, el impacto psíquico de estas operaciones nocturnas sobre las agotadas tropas enemigas era considerable, ya que les negaba un período apropiado de sueño. Al operar desde aeródromos improvisados próximos al frente, los Po-2 estaban tan cerca de sus objetivos que podían realizar varias salidas en una sola noche, a veces hasta diez. Este esfuerzo imponía una tremenda tensión a las tripulantes de los bombarderos o "Brujas Nocturnas", como eran conocidas. Las ayudas a la navegación eran extremadamente primitivas, ya que las únicas luces de las pistas eran bengalas de parafina. No había comunicaciones por radio con tierra y la navegación había de ser a la estima o mediante lectura de mapas. Al volar a velocidades de poco más de 90 km/h, los biplanos eran extremadamente vulnerables a la antiaérea alemana auxiliada por proyectores. La única protección de los tripulantes era su destreza y el amparo de la oscuridad. No obstante, las pilotos del 588.° NBAP pronto se convertirían en adeptas de las maniobras evasivas. Algunas veces los Po-2 operaban en parejas, con un aparato como señuelo para atraer la atención de la antiaérea y de los proyectores alemanes mientras que otro se deslizaba sin ser advertido hasta el objetivo. Estas tácticas eran especialmente eficaces si los blancos de los Po-2 eran las propias baterías antiaéreas.

En enero de 1943, mientras el 588.° NBAP operaba en el norte del Cáucaso, la unidad fue distinguida con el título de Regimiento de la Guardia. Este era un nombramiento muy significativo, ya que reconocía que las mujeres habían demostrado plenamente su valía en el combate. En una ceremonia especial, el regimiento recibió su estandarte distintivo y todos los miembros prestaron juramento. En lo sucesivo podrían portar la insignia característica de la Guardia sobre sus uniformes, y la unidad fue rebautizada 46.° Regimiento de Bombardeo Nocturno de la Guardia (46.° NBAP de la Guardia). Durante la mayor parte de 1943, la unidad operó en la región del Kubán, donde las fuerzas alemanas luchaban para mantener una cabeza de puente en el norte del Cáucaso tras su derrota en Stalingrado. Sus posiciones defensivas, conocidas como la Línea Azul, fueron un objetivo frecuente para los bombarderos nocturnos Po-2. Fue durante esta campaña cuando el regimiento sufrió sus pérdidas más graves: cuatro Po-2 abatidos en una sola noche ante los cazas nocturnos alemanes, que operaban en conjunción con los proyectores de la Línea Azul. La teniente Nadia Popova pilotaba el aparato de cabeza aquella noche y recuerda vivamente cómo fue atrapada por los proyectores alemanes.

"El terror que teníamos de ser atrapadas por las luces era casi indescriptible. No se podían ver los instrumentos. No podía ver absolutamente nada. Mi única oportunidad era realizar una maniobra violenta. Entorné los ojos ante la fuerte luminosidad, viré en invertido y tiré de la palanca hacia mi estómago, piqué y pegué la cabeza a la cabina para orientarme. De nuevo todo estaba oscuro. Me había librado de los proyectores."

Tras la evacuación alemana de Crimea, el 46.° NBAP de la Guardia fue transferido al frente de Bielorrusia en el verano de 1944. Luego, siguió el avance de los ejércitos soviéticos en Polonia, realizando frecuentes cambios de aeródromos para mantenerse en contacto con las fuerzas terrestres. Más tarde, el regimiento comenzó a operar de día en misiones de reconocimiento, en busca de grupos de alemanes que, tras haber sido sobrepasados por el avance soviético, se escondían en los bosques. A menudo, estas partidas de hombres desesperados amenazaban los aeródromos soviéticos y al menos en una ocasión las mujeres tuvieron que rechazar un ataque nocturno. El regimiento tomó parte en las operaciones para ocupar Varsovia, Gdynia y Gdansk, y mientras operaba desde un aeródromo justo al noroeste de Berlín, las fuerzas soviéticas ocuparon la capital alemana en mayo de 1945.

"Vi caer un Messerschmitt como una piedra, con una estela de humo negro tras de sí"

Su unidad gemela, el 587.° BAP, por aquel entonces denominado 125.° Regimiento de la Guardia, también terminó la guerra apoyando el avance sobre Berlín. La última unidad femenina en entrar en combate recibió su bautismo de fuego sobre Stalingrado en



Novosti

Derecha: Mientras un caza soviético gana altitud sobre el campo de batalla, su víctima se precipita hacia la destrucción. Inferior, izquierda: Sonrisas para la cámara. Inferior, derecha: Dos bombarderos Petlyakov Pe-2 se lanzan sobre su objetivo. Abajo, derecha: Con 12 victorias en su haber, la máxima as femenina de caza, Lydia Litvak, estudia un mapa de vuelo ayudada por la teniente Ekaterina Budanova.

Pictorial Pr





diciembre de 1942. Día tras día, en mitad de los rigores del duro invierno ruso, realizó misiones de bombardeo en apoyo de las fuerzas terrestres. En ocasiones, los bombarderos tuvieron que combatir a través de las pantallas de cazas enemigos para poder llegar a sus objetivos. Uno de estos combates lo describe así la teniente Klavia Fumicheva, héroe de la Unión Soviética. Nueve Pe-2, cuya escolta de cazas había sido alejada por otros cazas alemanes, fueron atacados por ocho Messerschmitt Bf 109:

"Todos los nazis cayeron sobre nuestro escuadrón. Querían alcanzar a nuestro líder, romper la formación y derribarnos uno a uno con total impunidad. Los navegantes y los operadores de radio abrieron fuego concentrado sobre ellos con sus ametralladoras. Los nazis viraron, pero sólo para contraatacarnos individualmente o en parejas desde todas direcciones. La comandante del escuadrón disminuyó la velocidad un poco para mantenernos juntas en formación compacta. Cuando ella miró hacia abajo, observó que todo el mundo estaba en su lugar, como si estuvieran clavados unos a otros mientras las balas trazadoras de las ametralladoras se elevaban como las púas de un puercoespín... Vi como un Messerschmitt caía como una piedra con una estela de humo negro tras él."

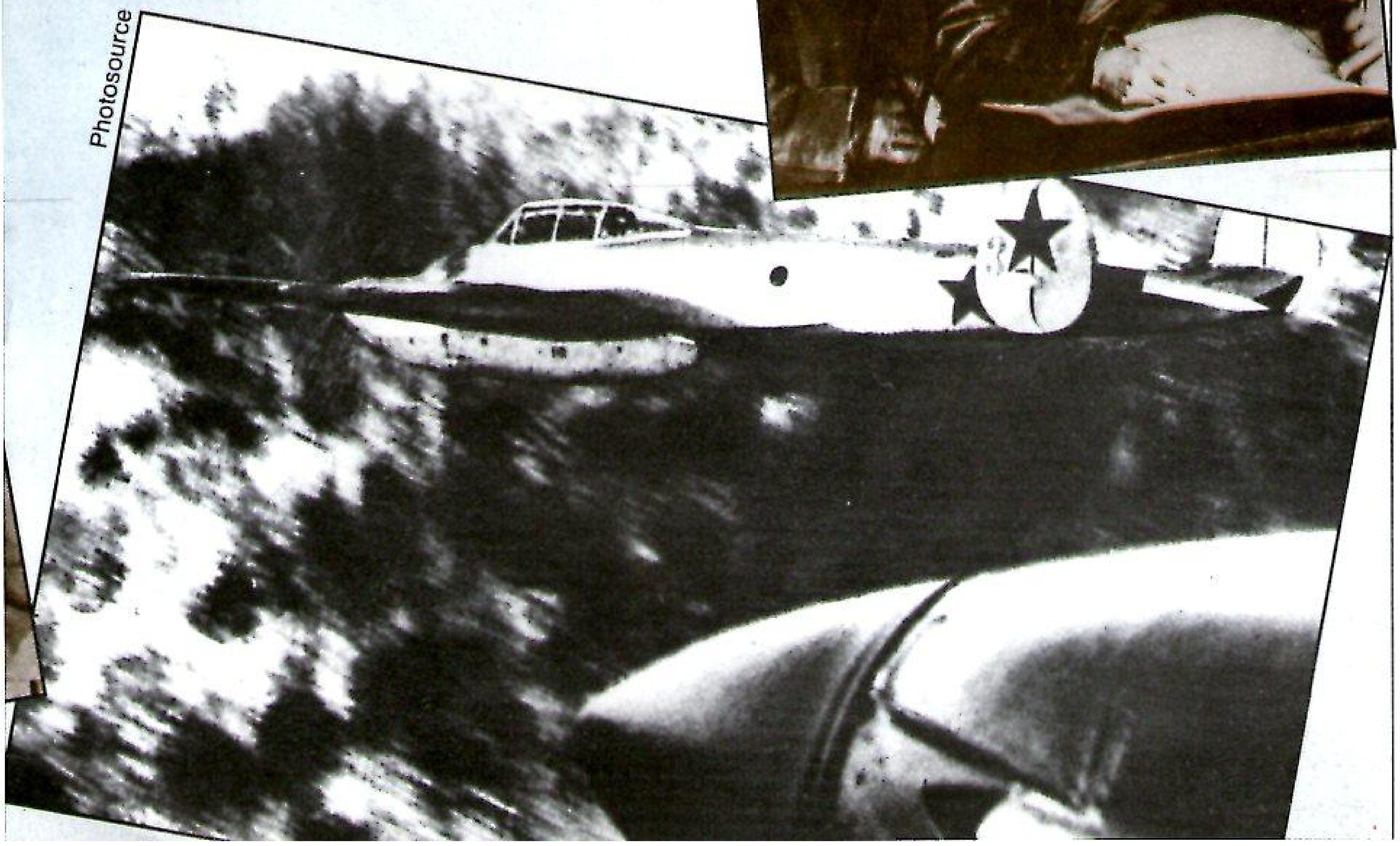
Fue el tiempo adverso, más que la acción del enemigo, el que causó las pérdidas más graves del regimiento. El 4 de enero de 1943, el bombardero de la comandante Marina Raskova se estrelló mientras volaba en mitad de una tormenta de nieve, y tanto ella como sus tripulantes murieron. Su pérdida fue muy llorada, no sólo por ser una comandante en jefe muy querida, sino también por ser una aviadora pionera cuyos éxitos de preguerra habían inspirado a muchas mujeres el deseo de volar. Su sucesor, el comandante Valentin Markov, era un severo e inflexible oficial, que quizá pensó que él nunca podría inspirar el mismo afecto que su predecesora. El regimiento fue transferido al Cáucaso y en el otoño de 1943 se desplegó de nuevo al área de Smolensko.

Los tres regimientos femeninos habían justificado de forma convincente la confianza puesta en ellos por el Alto Mando soviético. El 586.º IAP terminaría la guerra en Budapest, con un total de 38 aviones enemigos derribados, acreditados en el curso de 4 419 salidas de combate y de 125 batallas aéreas. Los bombarderos Po-2 del 125.º BAP de la Guardia habían arrojado un total de 980 toneladas de bombas sobre objetivos enemigos en el curso de 1 134 salidas de combate y el regimiento había sido galardonado con la Orden de Suvorov y la Orden de Kutuzov en reconocimiento de sus servicios durante la guerra. Con todo, los logros más importantes los consiguió el 46.º NBAP de la Guardia. Sus miembros habían realizado no menos de 24 000 salidas nocturnas y obtenido 23 de las 30 condecoraciones de Héroe de la Unión Soviética conseguidas por las tripulaciones femeninas durante la Gran Guerra Patriótica. La unidad, denominada ahora "Regimiento Taman" en honor a sus operaciones en el frente del Kubán en 1943, fue galardonada con la Orden de la Bandera Roja y de Suvorov por su coraje, valor y heroísmo en combate.

Popperfoto



Photosource



LYDIA LITVAK

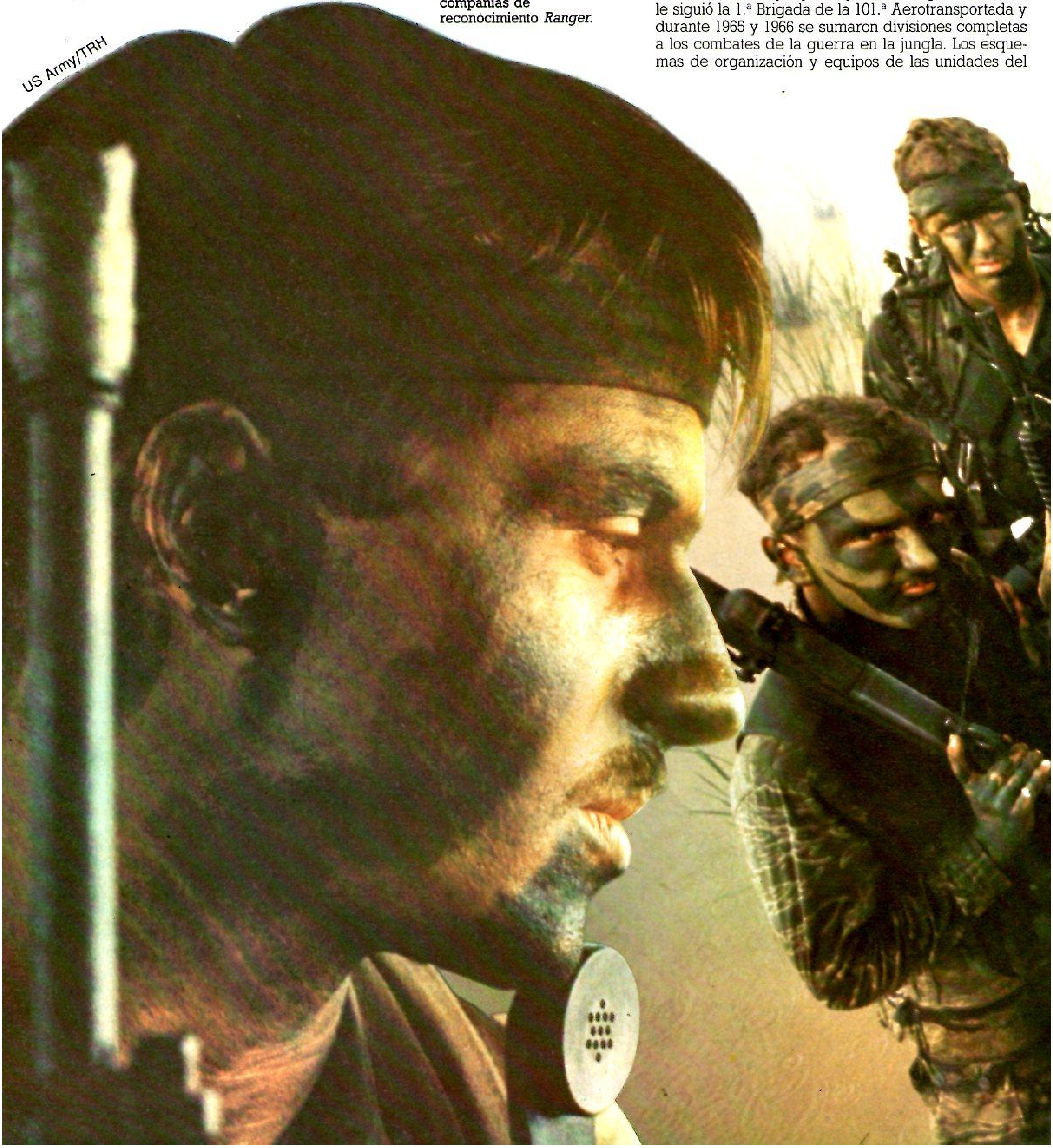
La mayor as de caza femenina de la Gran Guerra Patriótica y probablemente la más famosa de las pilotos militares femeninas soviéticas, Lydia Litvak, nació en Moscú en 1921. A la edad de 16 años se graduó en la Escuela de Vuelo Kherson y después se hizo instructora. En octubre de 1941 acudió a la petición de voluntarios de Marina Raskova y se unió a la Fuerza Aérea soviética. Sus cualidades innatas aconsejaron su destino al 586.º Regimiento Aéreo de Caza, y entró por primera vez en acción con esta unidad en la defensa de Saratov en la primavera de 1942. En setiembre de 1942, Litvak y Ekaterina Budanova, la piloto de caza femenina con más talento, fueron transferidas a una unidad femenina, el 73.º Regimiento de Caza, que operaba en el frente de Stalingrado. Al principio, su nuevo comandante las trató con desconfianza, pero pronto demostraron sus cualidades como pilotos de combate. Al final de año Lydia Litvak había conseguido seis victorias en combate sobre Stalingrado, tres de ellas sobre cazas alemanes. Había adoptado la rosa blanca como emblema, que fue pintada sobre su caza Yak, y sus victorias eran marcadas con pequeñas rosas blancas debajo de la cabina (los pilotos soviéticos nunca utilizaron emblemas alemanes para anotar sus derribos). En marzo de 1943 Lytvak consiguió su novena victoria al derribar un bombardero He 111, pero fue herida en una pierna. Tras una breve convalecencia volvió al 73.º Regimiento, que por entonces estaba basado en Rostov-on-Don y fue ascendida a comandante de vuelo. Su brillante carrera terminó el 1 de agosto de 1943, al ser derribada y muerta en un combate con cazas alemanes. Durante un período de apenas un año, había destruido 12 aparatos enemigos.

En los primeros años de la implicación norteamericana en Vietnam, los comandantes de infantería carecían de una sólida información táctica. Para resolver este problema crearon sus propias fuerzas de reconocimiento improvisadas.

Abajo: Un miembro de la Compañía C del 75.° de Infantería *(Ranger)* fotografiado en 1970. Aunque las primeras Patrullas de Reconocimiento Lejano se improvisaron con personal de las unidades de infantería regulares, en 1969 se organizaron en el 75.° de Infantería, una unidad ancestro de las nuevas compañías de reconocimiento *Ranger*.

"La necesidad es la madre de la inventiva", dice un refrán muy tópico pero que siempre tendrá su lugar en los anales de la guerra. Las batallas, las campañas e incluso las guerras se pueden planificar hasta sus últimos detalles, pero en la práctica rara vez salen las cosas como se esperaba. Un ejemplo fue Vietnam.

El 5 de mayo de 1965, los "Soldados del Cielo" de la 173.ª Brigada Aerotransportada norteamericana llegaron a la base aérea de Bien Hoa, en Vietnam del Sur: era la primera unidad de combate del Ejército norteamericano que participaba en la guerra. Pronto le siguió la 1.ª Brigada de la 101.ª Aerotransportada y durante 1965 y 1966 se sumaron divisiones completas a los combates de la guerra en la jungla. Los esquemas de organización y equipos de las unidades del


US Army/TRH

Ejército norteamericano reflejaban la idea de los planificadores respecto al escenario bélico más probable de entonces en Europa y Asia y las actuaciones convencionales de la fuerza principal. Pero la naturaleza de la escalada bélica en Vietnam pronto demostró que dicha idea quedaba fuera de lugar.

En la práctica, el principal problema para los comandantes de infantería norteamericana consistió en obtener información suficiente para dar con el enemigo. Considérense el tipo de fuerzas y la naturaleza del terreno contra los que se enfrentaron. Las fuerzas hostiles se agrupaban generalmente en tres categorías: el elemento local del Viet Cong (VC), la fuerza principal del VC y las unidades regulares del Ejército de Vietnam del Norte (EVN). El primero de éstos permanecía siempre cerca de sus aldeas, donde observaba a las unidades del Ejército sudvietnamita (ARVN) y del norteamericano, recogía información y colocaba minas y trampas. Se mezclaban con la población local, poseían armamento ligero y sólo combatían cuando se lo ordenaba un mando superior. Las unidades de la fuerza principal del VC estaban mejor armadas y sus filas incluían equipos de zapadores bien entrenados cuyo trabajo era la demolición durante los ataques sobre instalaciones norteamericanas y aliadas. Estas unidades de la fuerza principal se ocultaban en zonas de base en las colinas o la jungla, salían únicamente para atacar y una vez cumplida su misión, volvían a la espesura. Las unidades regulares del EVN también permanecían en zonas base hasta que tenían que combatir.

Para infligir daños a las instalaciones norteamericanas y del ARVN, las unidades de la fuerza principal del VC y el EVN tenían que salir de sus zonas base y también que abastecerse de armas, munición, alimentos y otras necesidades. Pronto se hizo evidente



Abajo: Una Lurp de siete hombres posa para la revista *Life* antes de partir para una misión en el delta del Mekong en 1968. Los Lurp viajaban relativamente ligeros, pues su misión requería una considerable cautela y movilidad, pero estaban bien armados. De izquierda a derecha, esta patrulla en concreto lleva lanzagranadas M79, un fusil de asalto Colt Commando y tres M16. Llevan una buena cantidad de munición, además de las granadas, los cuchillos de combate y el equipo de radio necesario para remitir sus observaciones a la fuerza principal.

RECONDO

que una de las misiones esenciales de los militares norteamericanos consistiría en encontrar estas zonas base y estudiar los movimientos procedentes y dirigidos a ellas. Una vez localizada una de ellas, se la podía atacar. También, se podía destruir a cualquier unidad del VC o del EVN que saliese o entrase en ella, con lo que se desbarataban sus planes de asalto sobre instalaciones norteamericanas.

Para identificar las zonas base enemigas el reconocimiento aéreo era de gran ayuda, por supuesto, pero el análisis de las imágenes fotográficas llevaba tiempo. Cuando los expertos habían terminado con las fotografías y comunicado sus descubrimientos a una unidad de combate, el enemigo ya se había trasladado. Lo que hacía falta era una información táctica inmediata y fiable. El problema era dónde conseguirla. La organización formal del Ejército norteamericano no suministraba medios para un reconocimiento lejano a fondo, extenso y realmente eficaz y, por ello, enfrentados con la frustración de intentar combatir a un enemigo esquivo y a menudo invisible, los comandantes de infantería actuaron por cuenta propia. Su solución al problema consistió en la creación de unidades informales conocidas como Patrullas de Reconocimiento Lejano (LRRP, iniciales cuya pronunciación inglesa se transcribe "Lurp"). Estas patrullas serían los "ojos y oídos" de sus formaciones progenitoras en los lugares más remotos de sus áreas operacionales, recogerían información táctica y proporcionarían alerta sobre los movimientos enemigos.

El siguiente desafío consistió en crear estas unidades. Los batallones de infantería tenían entonces una sección de reconocimiento de unos 40 hombres dirigidos por un teniente y, aunque estaban entrenados en el reconocimiento lejano, no bastaba una sección para el esfuerzo exigido. Esta deficiencia se acentuaba por el hecho de que la mayoría de las unidades de línea estaban numéricamente muy por debajo de lo debido. Sin embargo, cada batallón tenía una sección contracarro (CC). Puesto que el enemigo no tuvo vehículos acorazados durante las primeras fases de la guerra, la sección CC resultaba algo superflua y sus hombres se emplearon como fuente adicional de reconocimiento. Este cambio de funciones supuso para la mayoría de los batallones un aumento de entre 50 y 80 hombres para su utilización en los Lurp (que así llamaremos a partir de ahora).

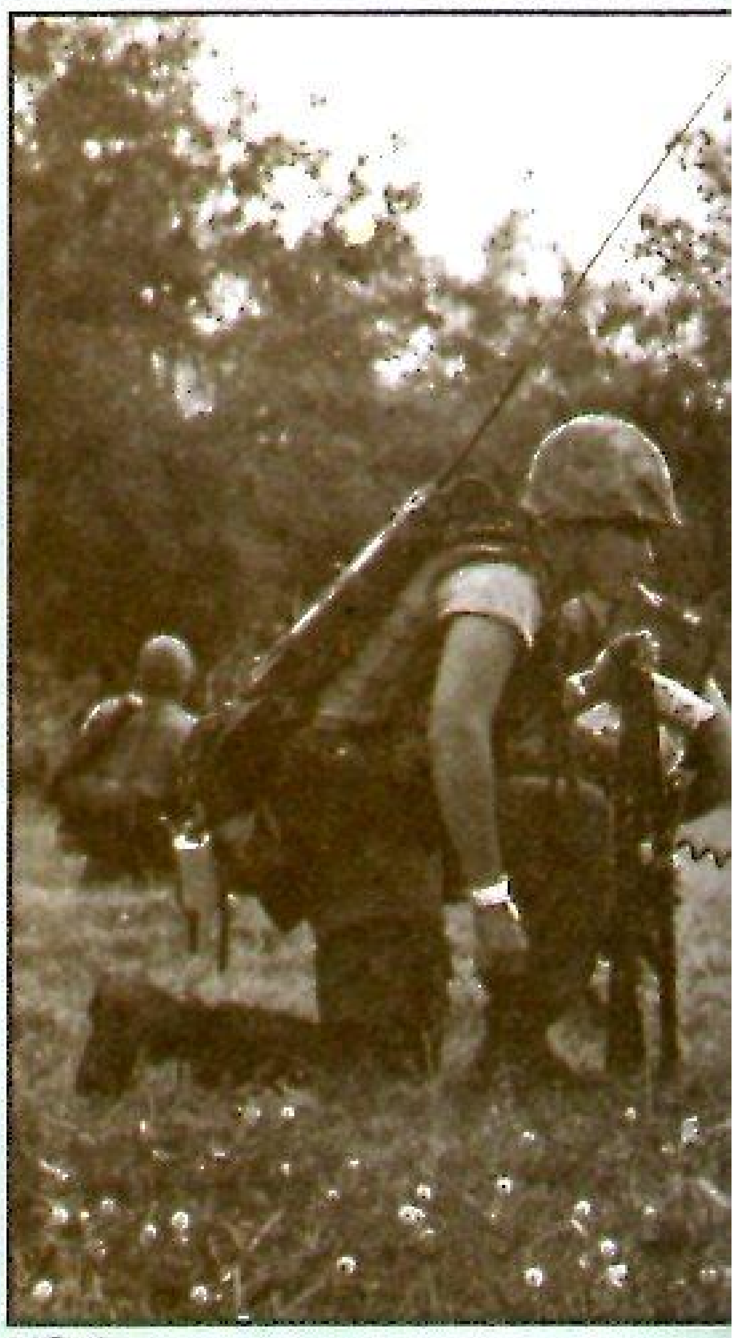
La experiencia del 1.er Batallón del 327.° de Infantería en la formación de sus Lurp es un ejemplo de cómo afrontaron el mismo problema más de 80 batallones de infantería en Vietnam. A mediados de 1965, su comandante, teniente coronel Joseph R. Rogers, inició patrullas de largo alcance en su área de operaciones y su trabajo produjo una información táctica fiable. Para aumentar la fuerza del Lurp, convirtió su sección CC para misiones de exploración y pidió voluntarios de las compañías de fusileros. Los obtuvo. El 1.er Batallón era una unidad aerotransportada, por lo que todos su hombres ya eran voluntarios, pero incluso en las unidades de infantería no paracaidistas la petición de voluntarios para trabajos Lurp tuvo una gran respuesta. La idea de operar de modo independiente y muy al interior de la zona enemiga estimuló a muchos jóvenes soldados.

El coronel dividió su fuerza Lurp en equipos de siete hombres dirigidos cada uno por un experto suboficial como líder. Otras unidades emplearon equipos de cinco a seis hombres. Tales grupos tenían que ser pequeños debido al helicóptero UH-1 "Huey", utilizado para transportar los Lurp a su área de operaciones y que sólo podía llevar siete hombres pertrechados, e incluso así faltaba espacio.

Dos equipos Lurp desembarcaron de noche en las cercanías de probables bases enemigas

La composición de los equipos Lurp era optativa según el lugar, pero solía ser así: líder, operador de radio, médico y exploradores. Todos, excepto el médico, iban armados con fusiles de asalto M16, granadas de fragmentación y fumígenas, y cuchillos. Muchos hombres llevaban también pistolas de 11,43 mm y disponían de minas antipersonal Claymore para proteger las bases de patrulla y tender emboscadas en las carreteras usadas por el enemigo. En las patrullas, los Lurp llevaban sombreros de ala ancha o bandanas para ahorrar peso y aumentar su campo de visión. Los pesados cascos de acero y los chalecos antibala se dejaban en el campamento base.

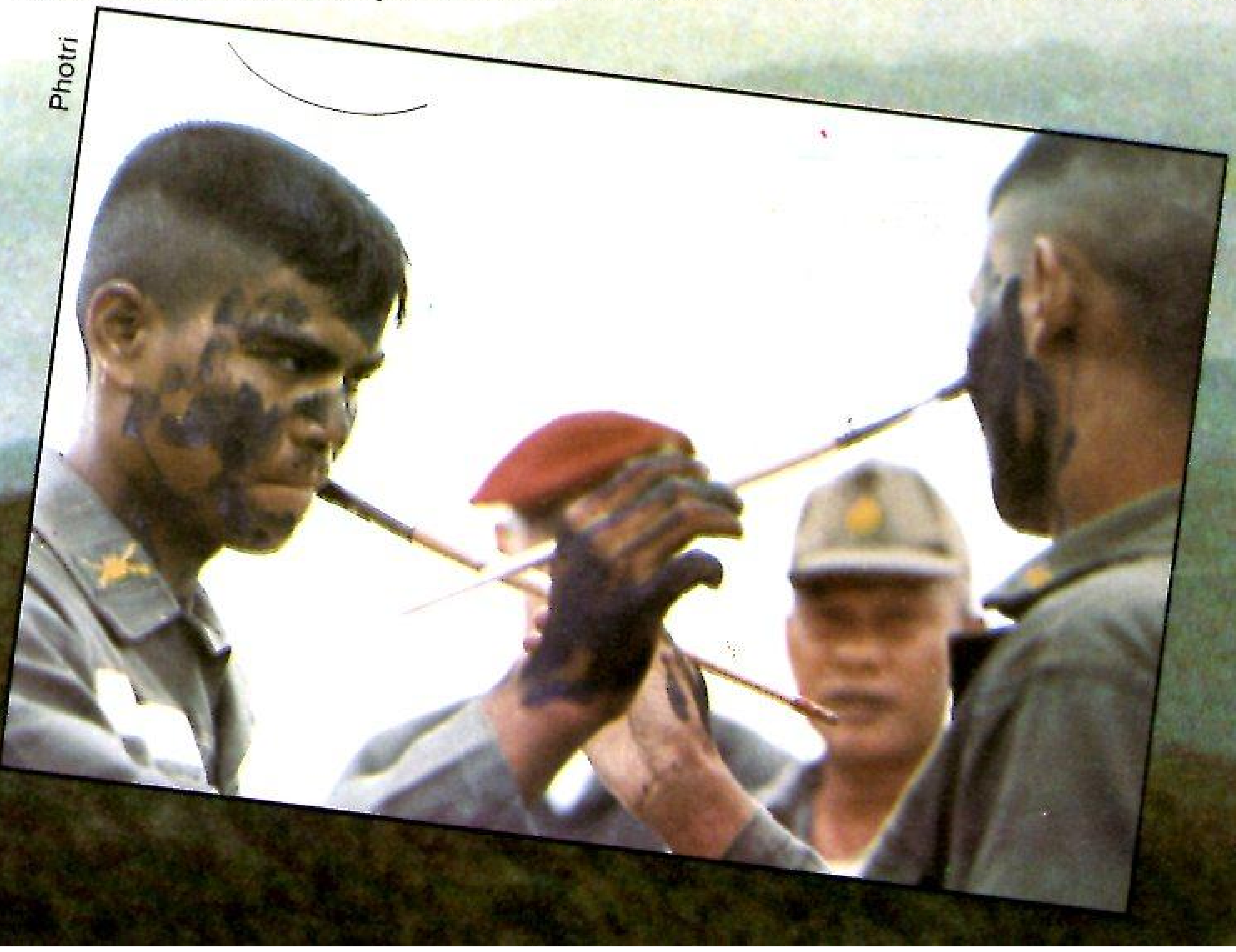
El coronel Rogers adiestró a sus Lurp del modo más realista posible. Los hombres se infiltraban de noche en zonas supuestamente bajo control del VC, donde instalaban una base de patrulla y realizaban un reconocimiento de la zona. Se controlaban con detalle las luces, los ruidos y el humo. Se insistía continuamente en las habilidades individuales de la navegación, el movimiento de acecho, la puntería, las comunicaciones y la corrección del fuego de apoyo.



US Army

Arriba: Una patrulla de reconocimiento comunica sus hallazgos a la base. Para sus misiones clandestinas, las Lurp descartaron rápidamente los cascos de acero y los chalecos antibala en favor de un atuendo militar menos formal y la aplicación de pintura de camuflaje. Esta práctica persistía cuando las Lurp se formalizaron como compañías *Ranger* y se les enseñó a sus nuevos compañeros en las fuerzas armadas sudvietnamitas (abajo, izquierda).

Topham



Photri





Abajo: Una Lurp se despliega. Las patrullas se insertaban en la zona de operaciones con helicópteros, pero una vez en tierra (derecha), los hombres desaparecían en la jungla y se dirigían hacia la zona objetivo del reconocimiento a pie (derecha, abajo).

Tras el período inicial de entrenamiento, los Lurp del coronel Rogers recibían uniformes mimetizados vietnamitas conocidos como "trajes de tigre", que tenían un estampado desigual para una mejor ocultación en la jungla. Estos uniformes y aquellas gorras nada convencionales distinguían a los Lurp del resto de los soldados del batallón, dándoles un toque elitista que los entusiasmaba.

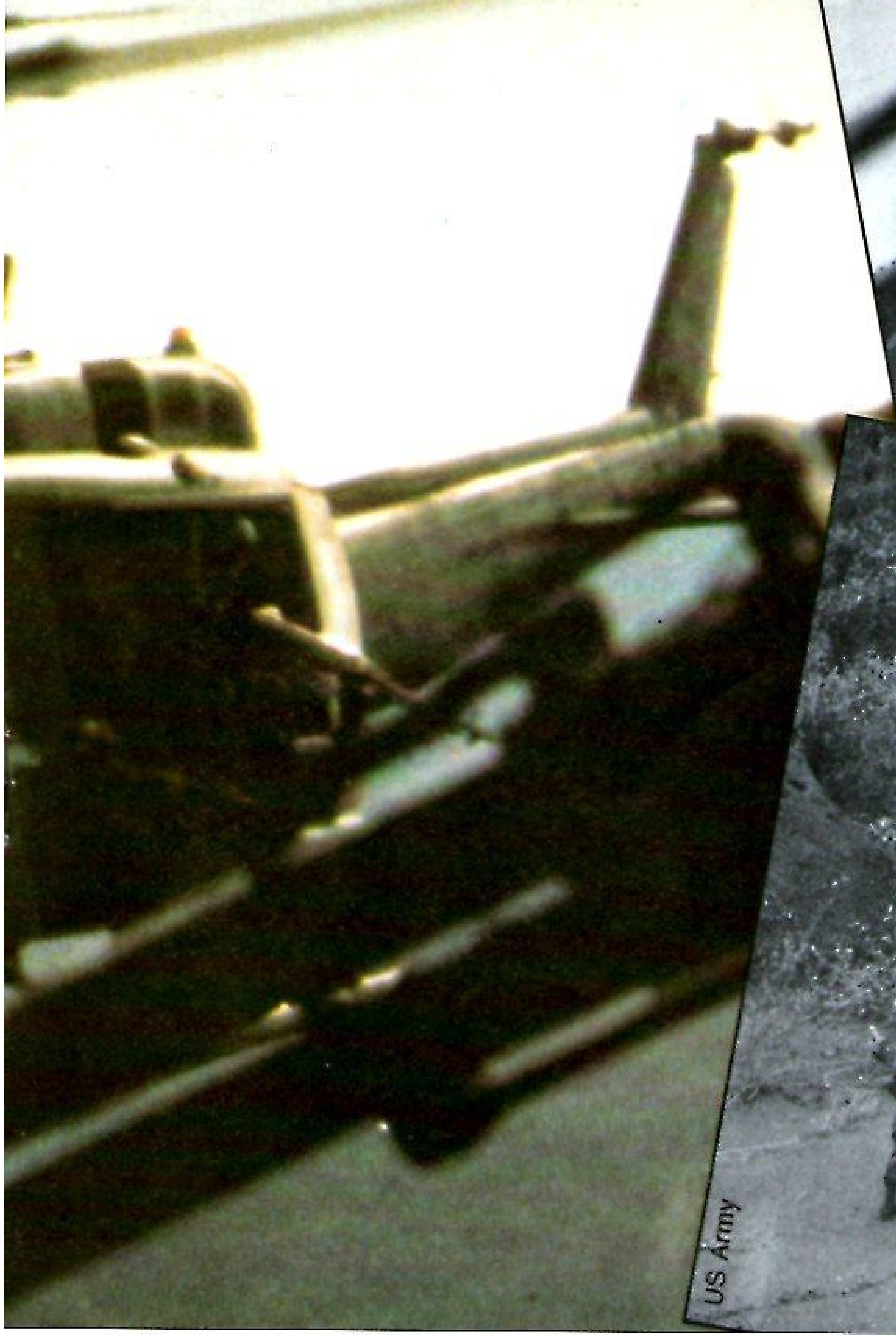
El patrón de entrenamiento y equipos de los Lurp fue el mismo en los batallones norteamericanos en todo Vietnam y el estado mayor del general Westmoreland dio rápidamente con una definición extraoficial de los Lurp: "Una unidad militar entrenada, organizada y equipada especialmente para el fin específico de funcionar como agencia de información en respuesta a las necesidades de la misma del comandante táctico".

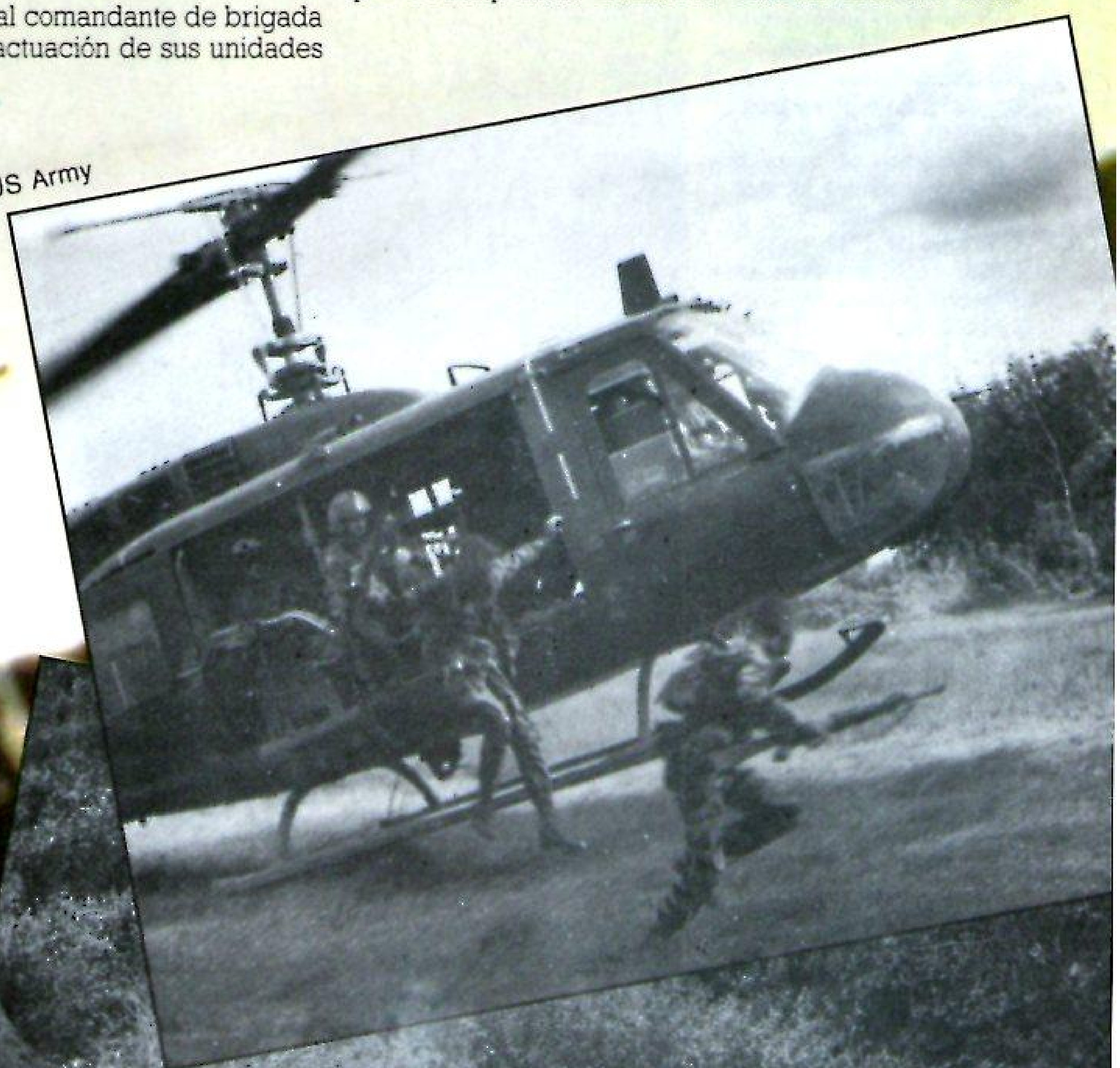
Conforme los Lurp se formaban en las diversas unidades y empezaban a desplegarse por las áreas operacionales, la calidad de la información mejoraba considerablemente. Se ponía en posición a los Lurp para mantener la vigilancia en las rutas, áreas o localizaciones específicas por largos períodos, durante los que informaban de todos los avistamientos de actividad enemiga dentro de su área de observación. La comprobación de situaciones hostiles previamente comunicadas y la localización de movimientos de fuerzas enemigas permitía al comandante de brigada o batallón decidir entre la actuación de sus unidades de infantería para atacar.

Un ejemplo clásico del valor de la información del Lurp está en el palmarés operacional del 1.er Batallón del 327.º de Infantería. En febrero de 1966, varios agentes informaron sobre un gran número de soldados del EVN en una zona al norte de Tuy Hoa. Según comunicó el batallón, la fuerza enemiga estaba en "algún lugar" de un área de 16 kilómetros cuadrados. En lugar de mandar el batallón para el usual "camino bajo el sol", a fin de establecer contacto con el enemigo, se enviaron dos equipos Lurp en helicóptero hasta las cercanías de dos probables bases del mismo.

Tras cinco días de intensas patrullas por toda la zona, los equipos sólo informaron sobre avistamientos ocasionales de guerrillas locales. Esto evitó la actuación del batallón y lo ahorró para combatir otro día.

Dicho día no tardó en llegar. Otro agente informó sobre elementos hostiles cerca del campamento de las Fuerzas Especiales en Dong Tre, cuyo tamaño se estimó en "varias compañías", y se enviaron siete equipos Lurp al área con apoyo de radio para comunicar sus informes. Tras un día de patrullas, uno de los equipos localizó una compañía de fuerza principal del VC. Mientras la cubría, otro equipo Lurp seleccionó y aseguró una zona de aterrizaje (ZA) de helicóptero adecuada. El batallón lanzó entonces un asalto nocturno sorpresa heliportado en la ZA y fue guiado por los Lurp hasta establecer contacto con el VC. La





US Army



US Army

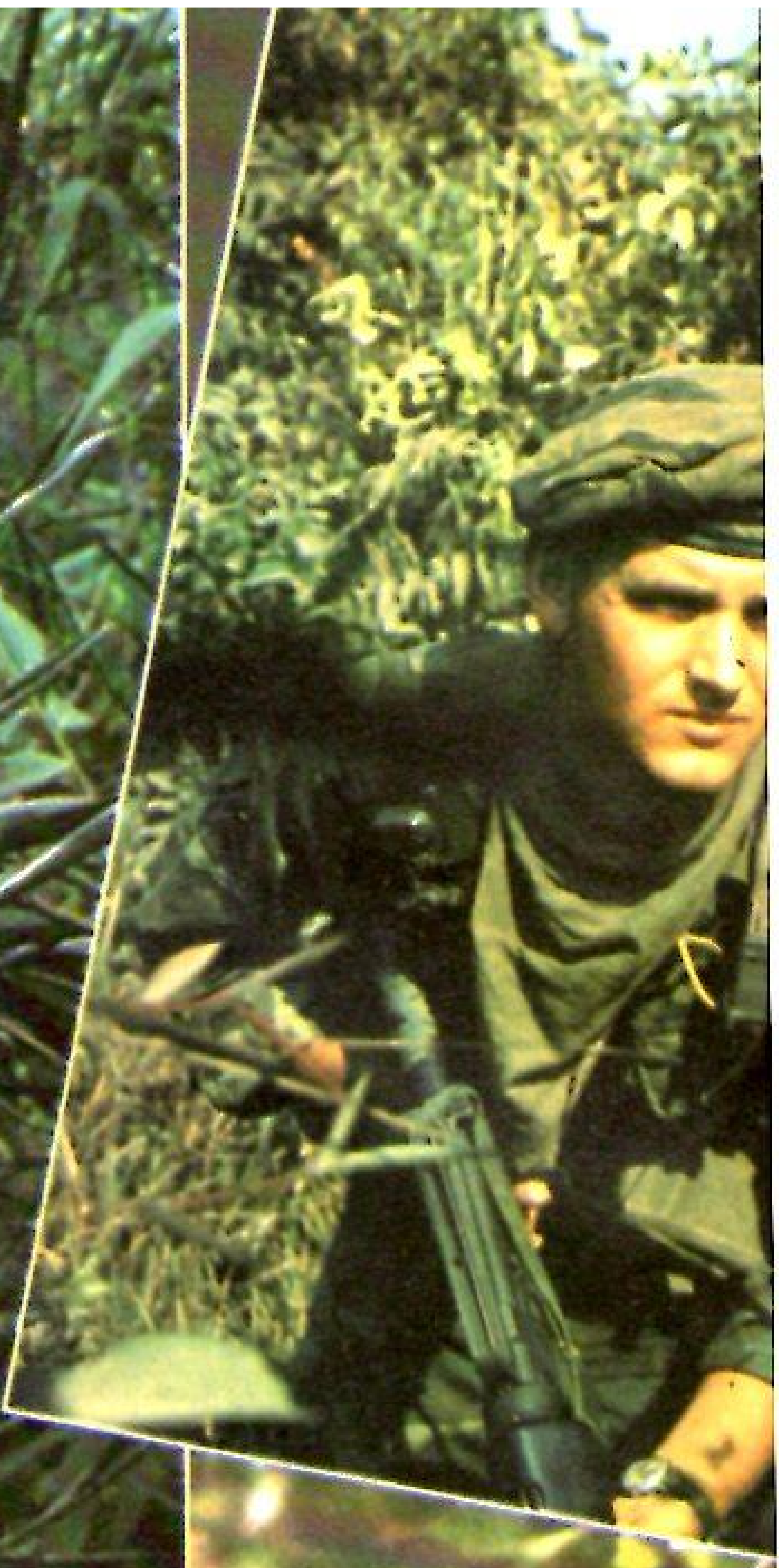


DE LURP A *RANGER*

Cuando las fuerzas norteamericanas se implicaron por primera vez en la guerra de Vietnam, los canales normales de información giraban en torno a la llamada "gran fotografía" y los datos que suministraban no eran de especial ayuda para los comandantes en campaña. Las primeras unidades formadas específicamente para cubrir esta laguna y proporcionar información táctica de modo rápido dieron resultados positivos y, en poco tiempo, la mayoría de las unidades de infantería habían formado sus propias fuerzas Lurp. Este ejemplo de improvisación por parte de los comandantes locales pronto se formalizó y, a finales de 1967, cada división tenía una compañía de patrulla lejana destinada a ella. En enero de 1969 el concepto Lurp creció aún más y las LRP se organizaron en compañías de infantería *Ranger*. La unidad progenitora fue el reactivado 75.° de Infantería, cuyo linaje se remontaba a los *Marauder* de Merrill en la época de la Segunda Guerra Mundial. Los efectivos de cada compañía se establecieron en 118 hombres, organizados en una plana de compañía y dos secciones. Según el concepto Lurp, las secciones se dividieron en patrullas de seis hombres. Con el aumento de su organización se ampliaron sus funciones y las compañías *Ranger* a menudo suministraron personal para misiones especializadas.









US Army



US Army

Photosource

US Army/TRH

En la jungla. Con su M16 preparado (extremo izquierdo), un miembro de una Lurp acecha entre la maleza. Viaja ligero, lo que indica que está en un breve reconocimiento de seguridad fuera de una base. Izquierda, centro: El líder de una Lurp, el sargento Michael D. Frazier, vigila los movimientos enemigos a la retaguardia de una patrulla. Izquierda, abajo: Un silencio total y la constante vigilancia eran esenciales para las Lurp. Izquierda: Un *Ranger* norteamericano supervisa el entrenamiento de los *Biet dong quan* (*Ranger* vietnamitas) en el combate cuerpo a cuerpo.

infantería demolió a la compañía enemiga y mató a 50 guerrilleros en el combate.

Sin embargo, la mayoría de las misiones de Lurp nc terminaban en contactos con el enemigo. Había dos razones para ello. Primera, porque el área de operaciones era inmensa, y las fuerzas pequeñas y dispersas podían ocultarse con facilidad. Segunda, porque si la guerrilla detectaba al equipo Lurp, sólo podían evitarlos si así lo deseaban. Para aumentar sus posibilidades de evitar al enemigo, se insertaba a los Lurp en helicóptero en un área de patrulla a una distancia razonable del lugar donde operarían. Después se infiltraban a pie hasta la base de patrulla designada y empezaban sus reconocimientos desde allí. Una misión normal duraba cuatro o cinco días y, al final, el Lurp se trasladaba hasta un punto de recogida acordado para su extracción en helicóptero.

Aunque los Lurp eran primariamente una fuerza de reconocimiento, cuando hacía falta también podían, y lo hacían, combatir. Su misión de exploración usual podía tornarse en una de emboscada o de captura de prisioneros para llevarlos de vuelta a la base para su interrogatorio. Había muchas posibilidades.

Los Lurp trabajaron duro y su palmarés es impresionante. Entre frebrero y marzo de 1968, por ejemplo, la fuerza Lurp que apoyaba a la 199.ª Brigada de Infantería Ligera operaba a unos 50 km al noreste de Saigón. Al aumentar el alcance de la 199.ª mediante reconocimientos y patrullas de combate, la idea consistía en vigilar carreteras y puentes, encontrar al enemigo y facilitar a la brigada el envío de fuerzas pesadas contra él. En el período de dos meses, los equipos Lurp operaron 117 veces y no sufrieron bajas. Se registraron cuarenta extracciones de emergencia con helicóptero y se avistaron tropas del EVN y de la fuerza principal del VC en 91 ocasiones. Se estableció contacto en un tercio de estos casos. Las fuerzas de reacción actuaron 10 veces, para combatir al enemigo o para extraer al Lurp. En total, mataron 48 soldados enemigos y capturaron 18 prisioneros.

“Cada batalla importante librada por la 4.ª División de Infantería se iniciaba con la acción de una LRP”

El éxito de los Lurp se reflejó en diversas formas. Una fue la instalación de la Escuela de Recondo (mezcla de "reconocimiento" y "comando") por parte del estado mayor del general Westmoreland, a la que se podían enviar a los futuros líderes del Lurp para recibir un entrenamiento especializado difícil de suministrar con los recursos propios de las unidades. En Washington, el Ejército decidió crear esquemas de organización y equipos realistas para los destacamentos de patrulla lejaria.

También algunos jefes hicieron comentarios oficiales sobre el valor de la contribución del Lurp. El general de división William R. Peers, que dirigió la 4.ª División de Infantería durante las épicas batallas mantenidas junto a la 173.ª Aerotransportada contra regimientos regulares del EVN en las altiplanicies centrales a finales de 1967 y comienzos de 1968, dijo:

RACIONES LURP

Conforme el número de acciones LRRP aumentaba y se adquiría experiencia, se fueron clarificando las necesidades de equipo especializado. Una e imperiosa fueron las raciones de combate portátiles y ligeras. La ración de combate normal del Ejército norteamericano era la C: un conjunto de alimentos en conserva que proporcionaban unas 3 000 calorías. Las latas contenían "delicias" tales como pastelitos de salchicha (gelatinizados con grasa blanca), judías con salchichas ahumadas, espaguetis con albóndigas y otras más. La dieta era monótona. Un miembro de un equipo Lurp destinado a una misión en la jungla esperaba pasar cinco días fuera y tenía que cargar con cinco cajas que pesaban cada una unos 8 kg. Esto reducía su capacidad para llevar armas, munición, granadas y otros pertrechos esenciales. El manejo de las latas en sus misiones encubiertas era un problema y, puesto que no podían encender fuegos, había que comer las raciones frías. Sin embargo, el laboratorio de investigación alimenticia del Ejército en Natick, Massachussetts, experimentó con métodos para reducir el tamaño y peso de las raciones de combate individuales y hacerlas más apetecibles para los soldados. Se aceleró el esfuerzo de investigación y los especialistas de Natick concentraron sus fuerzas en el proceso de "desecación". Los resultados de su trabajo produjeron una comida que era dos tercios más ligera que la Ración C. La comida de chili era especialmente sabrosa y la producción de copos de plátano y otras delicias culinarias más interesantes hicieron el paquete mucho más aceptable para los soldados. Las comidas secas venían en bolsas cerradas que se podían estrujar, doblar y guardar en cualquier sitio de que dispusiera un hombre. Para comer estos productos sólo tenía que añadir la cantidad de agua indicada, agitar o amasar el contenido. Las comidas eran sabrosas calientes o frías. Rápidamente se las bautizó "raciones Lurp".

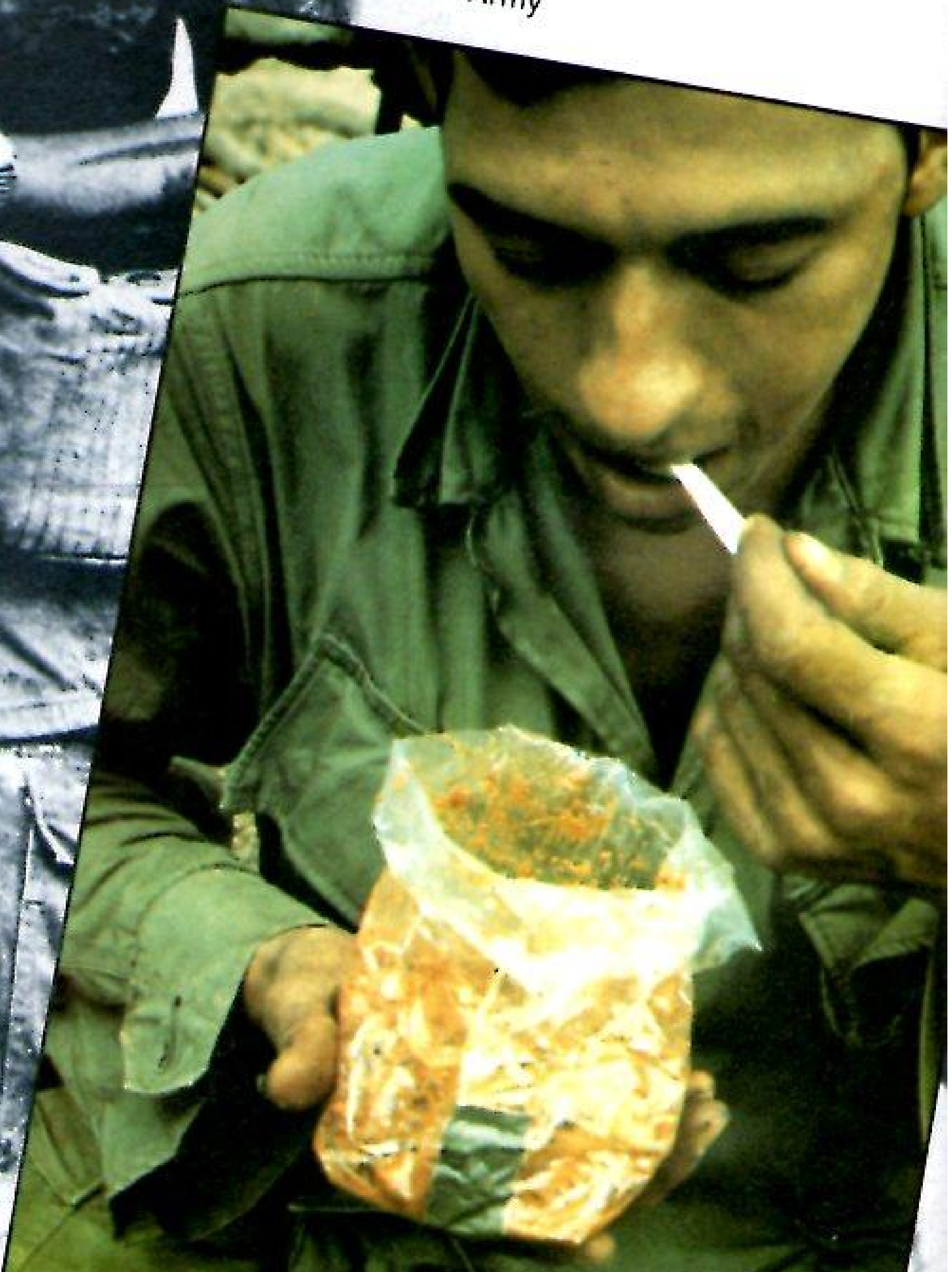


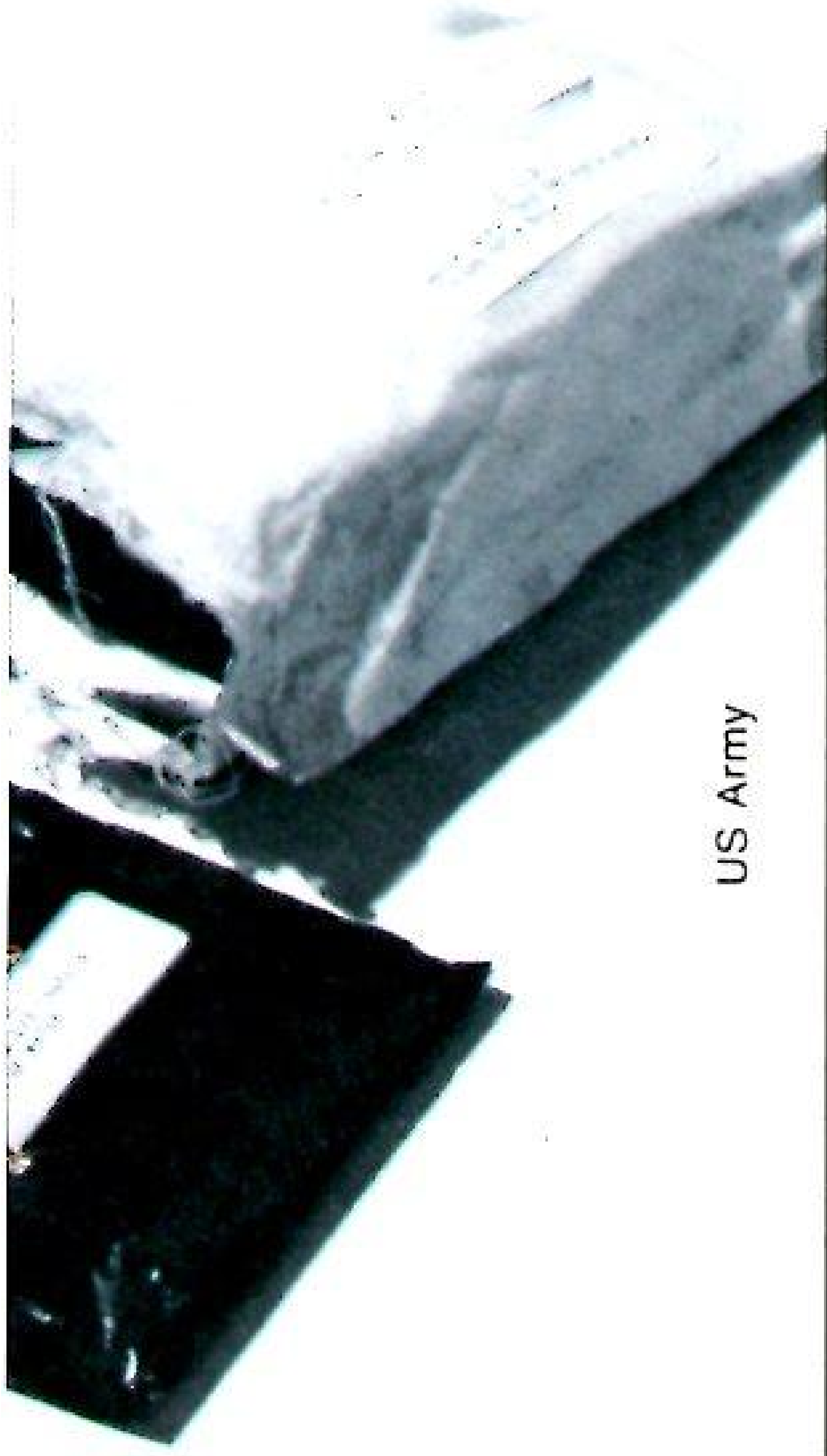
Popperfoto



Izquierda: El Día de Acción de Gracias con una Ración C. Un Lurp contempla con cierto estupor un pedazo de lo que la etiqueta de la caja describe como "bollo turco". Sin embargo, posteriormente se suministró a los Lurp raciones secas que abultaban menos, eran más ligeras y más fáciles de asimilar. Abajo: Un Lurp hurga en una bolsa de chili rehidratado.

US Army





US Army

Arriba: La ración de un Lurp. El paquete abierto contiene una comida completa: espaguetis con salsa de carne, un pedazo de coco, batido de cacao, café, crema y azúcar. Abajo: Unos Lurp se entrenan en la Escuela de Recondo del MACV.

ESCUELA RECONDO DEL MACV

El 15 de setiembre de 1966, por orden del general Westmoreland, el 5.° Grupo de Fuerzas Especiales del Ejército norteamericano instaló en Nha Trang, en el litoral oriental de Vietnam del Sur, la Escuela Recondo del Mando de Asistencia Militar en Vietnam. El propósito de las nuevas instalaciones de entrenamiento era preparar soldados seleccionados entre unidades norteamericanas y aliadas en técnicas de reconocimiento lejano, técnicas que ya habían resultado positivas en las operaciones clandestinas realizadas por las Fuerzas Especiales y en el trabajo de los Lurp.

La escuela se abrió con la realización de un curso de tres semanas para 60 estudiantes, pero en enero de 1967 ya se había doblado el número de alumnos. En el currículo del Recondo habían todas aquellas habilidades esenciales para el trabajo de patrulla encubierta de una pequeña unidad en territorio hostil. Los Lurp enviados a la escuela siguieron un riguroso programa de instrucción en supervivencia, fuga y evasión, inserción y extracción en helicóptero, navegación en tierra, movimientos en silencio, medicina de campaña, comunicaciones y fotografía. El entrenamiento era realista y se efectuaban operaciones prácticas en Hon Tri, en la bahía de Na Trang, en donde los aspirantes solían entrar en contacto con el enemigo.

"Cada batalla importante librada por la 4.ª División de Infantería se iniciaba con la acción de una patrulla: todas y cada una de ellas. Ello incluye la batalla de Dak To, en la que los exploradores descubrieron por completo los movimientos enemigos. Sabíamos exactamente de dónde venían mediante la actuación de nuestra patrulla."

A finales de 1967, las LRRP eran conocidas como Patrullas de Largo Alcance y, finalmente, mientras continuaba la guerra, el Ejército aumentó los destacamentos de Lurp en compañías *Ranger* completas, asignando una a cada división y brigada. Desde el 1 de enero de 1969, se reactivó el 76.° de Infantería como unidad progrenitora de todas las compañías *Ranger* de LRP. Cuando se retiraron las unidades de combate norteamericanas de Vietnam, se habían creado 13 compañías *Ranger*.

Los *Ranger* aumentaron las fuerzas disponibles para llevar a cabo las funciones originalmente asignadas a los Lurp "caseros" y también actuaron como monitores de los exploradores sudvietnamitas.

Pero incluso con la fuerza adicional de las compañías *Ranger*, la mayoría de las unidades siguió operando con sus propios Lurp. La mayoría de los equipos *Ranger* se desplegaban por las junglas y montañas para dectectar unidades regulares del EVN, pero la necesidad de información táctica local seguía siendo aguda. La 173.ª Aerotransportada, por ejemplo, había aumentado su fuerza de Lurp hasta una compañía *Ranger*, pero también creó equipos *"Hawk"* en todas sus compañías de fusileros, que realizaron intensos reconocimientos en los mismos términos que sus antecesores Lurp.

US Army





CAPITÁN CHARLES TRIPP

El Primer Comando de Guerrillas Fiji fue dirigido desde el principio por un neozelandés de cualidades excepcionales. Charles Tripp, un granjero en la vida civil (arriba), nació en Timaru el 22 de febrero de 1902 y se educó en la universidad de Cambridge, donde sobresalió en el remo. En abril de 1942, cuando aún era teniente, recibió el mando del Comando Meridional en Fiji. Sus cualidades de liderazgo y su decisión pronto fueron reconocidas por sus oficiales superiores y sus hombres y, en julio de 1943, ascendió rápidamente al rango de comandante. Tenía una teoría que resultó ser acertada y que consistía en que si ponía una absoluta confianza en los hombres bajo su mando, éstos harían todo lo posible por merecerla. La frialdad y coraje de este hombre alto y huesudo se hicieron legendarias. En el fragor de un combate en la jungla, algunos inexpertos soldados norteamericanos se aterrorizaron y empezaron a correr. Algunos de los comandos que combatían junto a ellos también se espantaron, pero su carrera fue interrumpida cuando Tripp se levantó y gritó por encima del estruendo de la batalla: "Volved a vuestros malditos agujeros y permaneced allí." Tal fue la fuerza de esta orden que no sólo sus hombres la obedecieron inmediatamente, sino también los norteamericanos. Seguidamente fue condecorado con la DSO y la Estrella de Plata norteamericana.

Mediante sus excepcionales conocimientos del terreno y su capacidad de rastreo, el Primer Comando de Guerrillas Fiji, dirigido por neozelandeses, salvó muchas vidas norteamericanas al obtener una información vital sobre las posiciones defensivas japonesas en las islas Salomón.

De todas las unidades de tipo comando aliadas y del Eje que se crearon durante la Segunda Guerra Mundial, la más peculiar en su formación y sus funciones fue el Primer Comando de Guerrillas Fiji. Este pequeño grupo de hombres –compuesto por nativos de Fiji, las islas Salomón y Tonga– entró en acción bajo el mando de dos oficiales británicos y 44 oficiales y suboficiales neozelandeses. Una muestra significativa de los peligros a los que se enfrentaron los mandos de esta fuerza lo constituye el 40 por ciento de oficiales y el 30 por ciento de sargentos muertos en acción tras las líneas japonesas, y el hecho de que la propia unidad tuviera que ser finalmente disuelta debido a los estragos de los combates y la malaria en 1944.

En los meses siguientes al ataque japónes sobre Pearl Harbor, en diciembre de 1941, los japoneses atravesaron el Pacífico hasta Gualdacanal, en las islas Salomón, y también instalaron bases en las islas Gilbert, a menos de ocho horas de vuelo

GUERRA EN LAS ISLAS



Abajo: El aeródromo de Munda, en el extremo sudoeste de la isla de Nueva Georgia, fue quizá el objetivo norteamericano más importante de la misma. Los aviones japoneses habían operado desde allí para bombardear las fuerzas norteamericanas de Guadalcanal y su captura proporcionaría un trampolín para Rabaul, que estaba al noroeste. Sin embargo, Munda fue intensamente defendida y se capturó sólo tras 35 días de combates.



de las Fiji. La amenaza de un ataque japonés sobre éstas, compuestas de unas 250 islas entonces bajo la corona británica, se hizo cada vez más real, pues su posición geográfica las colocaba en medio de las rutas marítimas y aéreas utilizadas en el transporte de abastecimientos vitales procedentes de Estados Unidos en dirección a Australasia.

Cada soldado neozelandés disponible se envió entonces a las Fiji, y se concentraron las fuerzas en la isla principal, Viti Levu. Sin embargo, grandes zonas de densa maleza en el centro de la isla seguían sin ser patrulladas y, en abril de 1942, se decidió formar tres unidades comando capaces de llevar a cabo el peligroso trabajo de guerrilla desde el centro en caso de invasión enemiga. El Comando Occidental, compuesto casi totalmente por neozelandeses, patrullaba su zona a caballo, pero los Comandos Oriental y Meridional, formados por voluntarios de Fiji entrenados y dirigidos por neozelandeses, trabajaban por completo a pie.

Pronto estuvieron los comandos listos para el combate, pero no entraron en acción hasta que la batalla del mar del Coral, en mayo de 1942, detuvo finalmente el avance japonés en el Pacífico. Este éxito alivió la presión sobre las Fiji y permitió a los norteamericanos lanzar una campaña para empezar a hacer retroceder a los japoneses, una campaña que iniciaron con desembarcos en las islas Salomón.

A comienzos de diciembre de 1942, 30 hombres seleccionados de los Comandos Meridional y Oriental, al mando de un neozelandés, el capitán David Williams, fueron enviados a unirse a los norteamericanos que entonces combatían en Guadalcanal. Este Grupo Especial, como se llamó, demostró su utilidad al realizar una serie de patrullas de reconocimiento que atravesaron las líneas del enemigo y trajeron de vuelta una vital información sobre el dispositivo japonés. Este éxito del Grupo Especial en Guadalcanal empujó al comandante de cuerpo norteamericano a pedir más comandos y fue entonces el capitán Charles Tripp, jefe del Comando Meridional, quien recibió la orden de formar el Primer Comando de Guerrillas Fiji con voluntarios de los elementos Oriental y Meridional. Esta unidad tenía un total de 30 oficiales y suboficiales neozelandeses y 135 nativos, a quienes después se unieron 27 tonganos dirigidos por un oficial, el teniente Henry Taliai. Los nativos de Fiji se dividieron en una compañía de plana y dos de fusileros; al principio, cada compañía, compuesta por 75 hombres al mando de un teniente, se subdividió en tres secciones, cada una mandada por un sargento. Posteriormente se descubrió que se podía crear una organización más eficaz al dividir las compañías en patrullas independientes de 15 hombres, cada una dirigida por un mando neozelandés.

Tras un intenso adiestramiento adicional, la unidad embarcó el 15 de abril de 1943 rumbo a Guadalcanal, en donde se les unió el Grupo Especial. El Comando sumaba ahora un total de 44 neozelandeses, dos británicos, 156 nativos de Fiji, 28 de Tonga y 200 de las islas Salomón, que habían sido entrenados por el Grupo Especial. La unidad se aclimató a la guerra en la jungla con la práctica; primero peinó Guadalcanal para evitar que siguiesen escondidos allí japoneses y después llevó a cabo el mismo trabajo en otras islas recapturadas por los norteamericanos. Más tarde, en junio de 1943, se ordenó a Tripp prepararse para su participación en un ataque estadounidense sobre Nueva Georgia, situada en el centro de las Salomón.

El principal objetivo norteamericano en Nueva Georgia era el aeródromo de Munda, situado en el extremo sudoeste de la isla, y la fuerza atacante inicial se compuso de dos regimientos de la 43.ª División de Infantería norteamericana. Una isla muy cerca de la costa, llamada Roviana, se utilizó como trampolín para la invasión, y la primera misión del Comando consistió en despejar algunas pequeñas islas cercanas a ella antes de que la fuerza principal cruzase la concavidad de Roviana para desembocar en Zanana, a unos once kilómetros de su objetivo. Se había planeado que se cubriesen esos once kilómetros en 10 días, pero la tenacidad de los 5 000 hombres de la fuerza defensora que rodeaba el aeródro-

mo y la impenetrable jungla que se extendía ante él, aumentaron el plazo a 35 días.

El ataque se inició el 4 de julio de 1943, cuando el batallón inicial norteamericano, acompañado por los tonganos, avanzó hacia el río Bariki y montó un perímetro defensivo en la orilla oriental. Desde esa base, los tonganos abordaron sus reconocimientos y pronto se vieron envueltos en varios encuentros cuerpo a cuerpo con el enemigo. En uno de los incidentes, un tongano y un japonés se tiraron a cubierto bajo el mismo árbol. El japonés preguntó al otro si era amigo o enemigo y al momento recibió la respuesta, cuando el tongano le despachó un tiro de su fusil.

A fin de instalar mejores comunicaciones en Nueva Georgia, se envió a una patrulla de 30 comandos dirigidos por el teniente Ben Masefield a la carretera de Munda para instalar un transmisor de radio en terreno alto. También esta patrulla trabó contacto en poco tiempo con una unidad japonesa y tuvo lugar un combate de tres horas, durante las cuales cayó herido un nativo de Fiji, pero se hizo retroceder al enemigo tres kilómetros antes de que el ocaso diese por finalizado el combate. Al día siguiente, Masefield dirigió otra patrulla a territorio enemigo, esta vez tras el aeródromo de Munda. No se encontró a ningún japonés y el comando instaló un vivac que dominaba la carretera Bairoko-Munda, desde donde podían enviar información que resultase vital a los planes previos del ataque norteamericano.



Era el tipo de combate entre vegetación para el que se había entrenado a los comandos

Un frente regular era imposible en aquella maleza, y se producían confusos combates entre norteamericanos y japoneses en los que unos atravesaban el perímetro de los otros. Sin embargo, los comandos siguieron enviando patrullas de exploración por delante de la fuerza principal norteamericana que conseguían descubrir los escondrijos de los japoneses.

El 8 de julio ya habían llegado más batallones norteamericanos para reforzar el ataque y los japoneses empezaron a retroceder hasta que los estadounidenses se situaron en la carretera de Munda. La plana de Tripp se adelantó hasta un puesto de mando de regimiento cerca de la carretera y se enviaron dos patrullas para localizar nuevas posiciones enemigas. La campaña duraba ya una semana y, aunque los japoneses alrededor del aeródromo eran insistentemente castigados con bombardeos navales y de artillería, se negaban a rendirse. En lugar de ello, retrocedieron hasta el terreno que rodeaba el aeródromo y allí montaron una resistencia fanática frente al avance de la infantería enemiga. Era el tipo de combate entre arbustos para el que se había entrenado a los comandos, que estaban mejor preparados psicológicamente para la tensión a la que se les sometía que los norteamericanos. Sin embargo, sufrían falta de sueño, ya que los japoneses lanzaban ataques todas las noches contra el perímetro norteamericano pero, aunque las cifras de bajas por fatiga de batalla ascendieron de modo alarmante en las filas estadounidenses, ningún comando tuvo que ser enviado a la retaguardia para asistencia psíquica.

Aun así, empezaron a tener numerosas bajas en combate, la primera de ellas un nativo de Fiji durante un ataque nocturno japonés. La unidad sufrió un golpe más duro cuando Masefield, que ya había sido recomendado para la Estrella de Plata por su valor, cayó muerto en una patrulla. Aunque el peso del ataque norteamericano hizo retroceder a los japoneses, los combates fueron intensos en cada palmo de terreno. Durante un tiempo se alivió la presión sobre los norteamericanos cuando una pequeña patrulla de tonganos, dirigida por un neozelandés, el sargento Ensor, descubrió tras las líneas enemigas un lugar de desembarco en el cabo de Laiana, adecuado para un segundo ataque estadounidense. Se pensó poner a las fuerzas atacantes mucho más cerca de su objetivo pero, mientras dirigía una sección del 172.° Regimiento hacia la cabeza de playa, Tripp y 28 de sus hombres quedaron inmovilizados y se vieron envueltos en una desesperada lucha por la supervivencia. Para esquivar las posiciones enemigas conocidas, se habían ceñido a la carretera de Lambeti que conducía a



US Navy/RHL

LOS EXPLORADORES DEL PACÍFICO SUR

Aunque oficialmente denominada Primer Comando de Guerrillas Fiji, esta unidad de combate única era conocida como Exploradores del Pacífico Sur por los norteamericanos, con quienes combatió. En realidad, era un título mucho más preciso, pues la experiencia de la unidad en el reconocimiento tuvo consecuencias mucho mayores que las tácticas de comando o de guerrilla empleadas para combatir a los japoneses. Y, aunque los nativos de Fiji constituían la mayor parte de la unidad, ésta también contenía neozelandeses, británicos, nativos de Tonga y de las islas Salomón. Los naturales de Fiji tenían unas cualidades auditivas y visuales excepcionales. Su poderoso físico, añadido a una perfecta habilidad para rastrear y eliminar su presa, los hacía unos exploradores ideales. Pero eran hombres simples, cuyas emociones y temores supersticiosos eran a veces difíciles de controlar. Bien dirigidos, eran soldados magníficos, pero no proporcionaron su propio liderazgo. Los nativos de Tonga, por otra parte, al ser similares a los maoríes, tenían un sobresaliente temperamento en combate pero no igualaban a los de Fiji en su dominio de la jungla. Los isleños de Salomón, aunque serviciales, no absorbieron fácilmente la disciplina militar occidental. La mayoría prestaron valiosos servicios fuera del campo de batalla, pero sólo unos pocos resultaron capaces de sostener la tensión de la guerra en la jungla. Cualquiera que fuese sus defectos individuales como combatientes, los tres grupos de isleños trabajaron bien con los neozelandeses que fueron sus oficiales y suboficiales, y su talento colectivo constituyeron un aporte valiosísimo a los recursos aliados en el Pacífico.



Extremo izquierdo: El teniente Henry Taliai, comandante del elemento Tonga del Primer Comando de las Guerrillas Fiji, murió en la batalla por Nueva Georgia. Izquierda: Un miembro Fiji del Comando es fotografiado con un subfusil Owen. Aunque el Comando recibía originalmente subfusiles Thompson, el Owen resultó ser un arma superior en la maleza. Era fácil de usar y altamente fiable, incluso en las condiciones de humedad y barro en las Salomón. Inferior, izquierda: Tropas neozelandesas se unen a los norteamericanos en la campaña para capturar las Salomón. Inferior: Un neozelandés y soldados norteamericanos vigilan silenciosamente en su oculto puesto de observación.

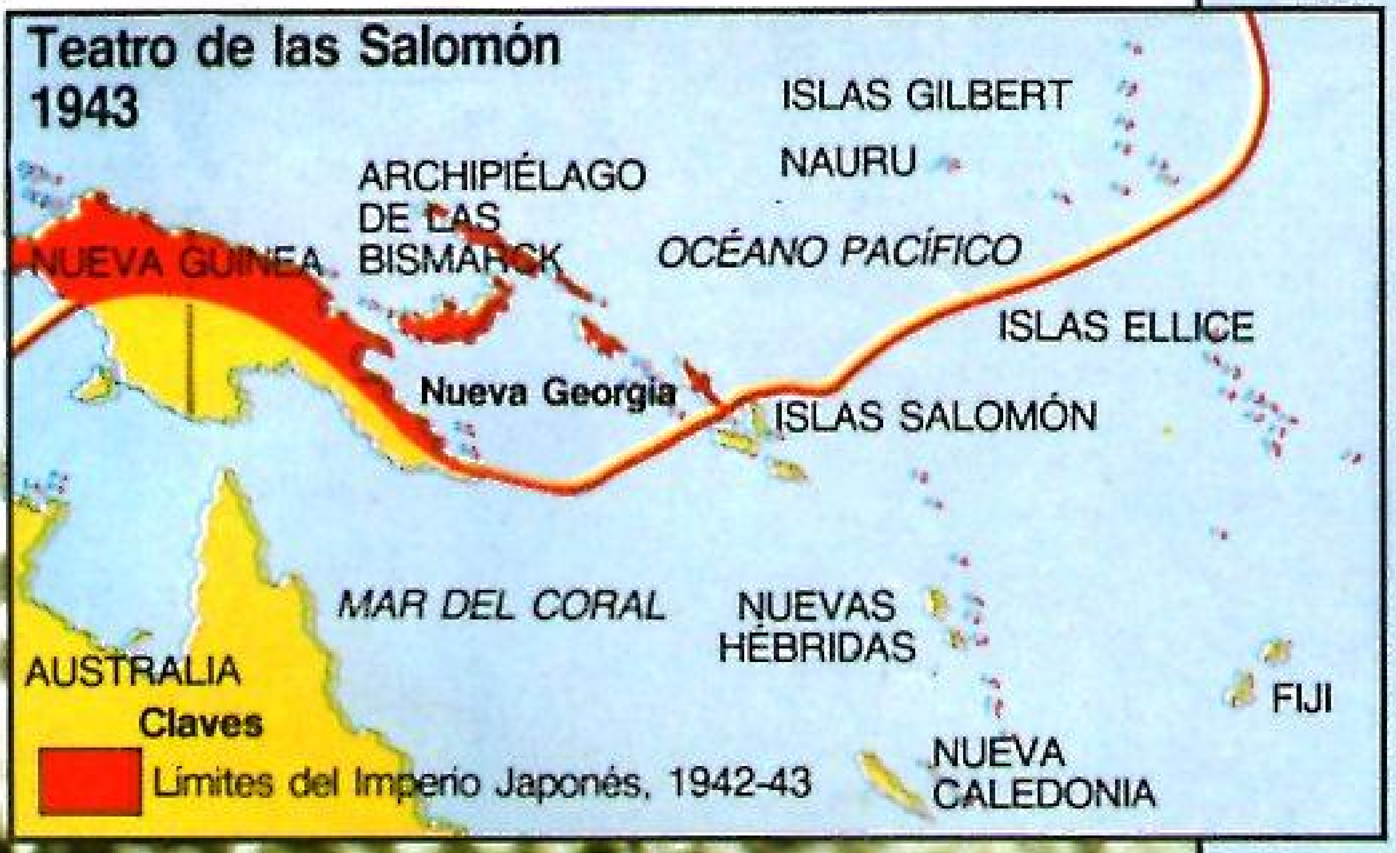
Laiana, al sur de su cruce con la de Munda, pero habían caído en una emboscada. La sección norteamericana consiguió zafarse, pero Tripp y sus hombres, que iban unos 100 m por delante, quedaron rodeados por el enemigo.

Tras un duro combate durante el que murieron el teniente Taliai, un sargento neozelandés y un comando de Fiji, la patrulla se dividió en pequeños grupos para intentar infiltrarse de vuelta a las líneas norteamericanas. La mayoría de ellos lo consiguieron al final y hubo algunas fugas espectaculares. Por ejemplo, un comando tongano había perdido el conocimiento, y cuando volvió en sí estaba desnudo y rodeado de amenazadores japoneses, uno de los cuales le disparó mientras yacía en el suelo. Milagrosamente, la bala erró y el tongano se lanzó a la jungla, volviendo finalmente a las líneas norteamericanas vestido solamente con unas pocas hojas.

Tripp también escapó por los pelos de la emboscada. Una ametralladora abrió fuego a corta distancia y cuando Tripp intentó enfrentarse a ella con su carabina, ésta se atascó. Tripp la arrojó sobre el tirador y después se adentró en la maleza. Mientras los japoneses se acercaban, mató a uno con su pistola antes de

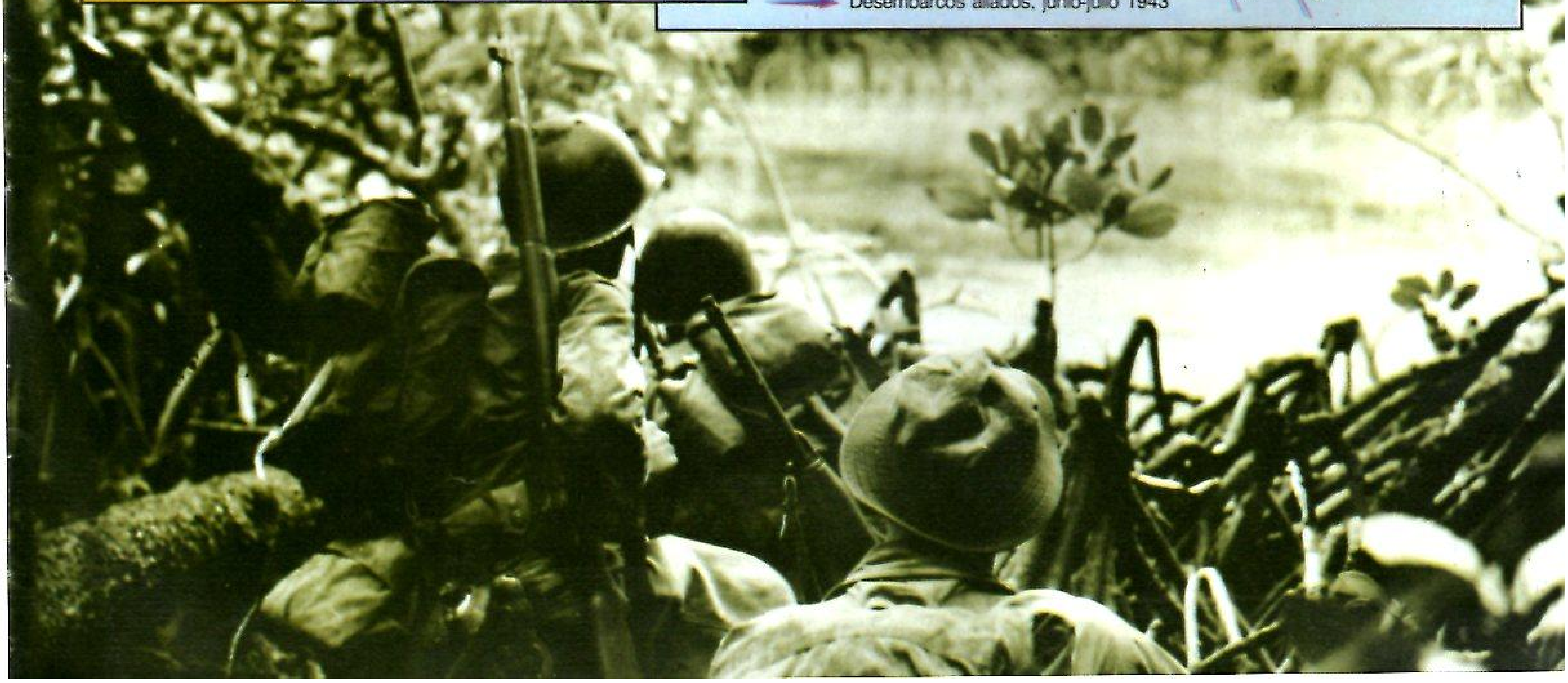
Comandos Fiji julio-agosto 1943

Como parte del plan estratégico general para neutralizar la importante base japonesa de Rabaul, los norteamericanos y otras fuerzas aliadas lanzaron una serie de ataques en junio de 1943 destinados a tomar el grupo de islas de Nueva Georgia. El Primer Comando de Guerrillas Fiji fue asignado a la Fuerza de Ocupación de Nueva Georgia. El principal desembarco en la isla tuvo lugar la noche del 2 de julio de 1943.





US/RHL



conseguir huir del enemigo y volver a su patrulla, a la que ordenó inmediatamente que se dispersase.

Al amanecer, los japoneses, que tenían una leve idea de dónde estaban los comandos, comenzaron a disparar con morteros para obligarles a salir de sus escondites, y Tripp y algunos tonganos se vieron de pronto en medio de un vivac japonés. Un nipón saltó fuera de su zanja y se lanzó sobre Tripp mientras que un segundo le disparaba a bocajarro. Tripp abrió fuego contra el primer hombre justo cuando el otro le disparaba a él, pero la bala japonesa rebotó contra el mechero de Tripp y éste pudo así disparar también contra aquél. Por entonces, los tonganos se habían dispersado y Tripp permanecía quieto mientras los otros japoneses intentaban cazarle. Finalmente, debieron decidir que había escapado, ya que empezaron a moverse sin cuidado por la zona del vivac.

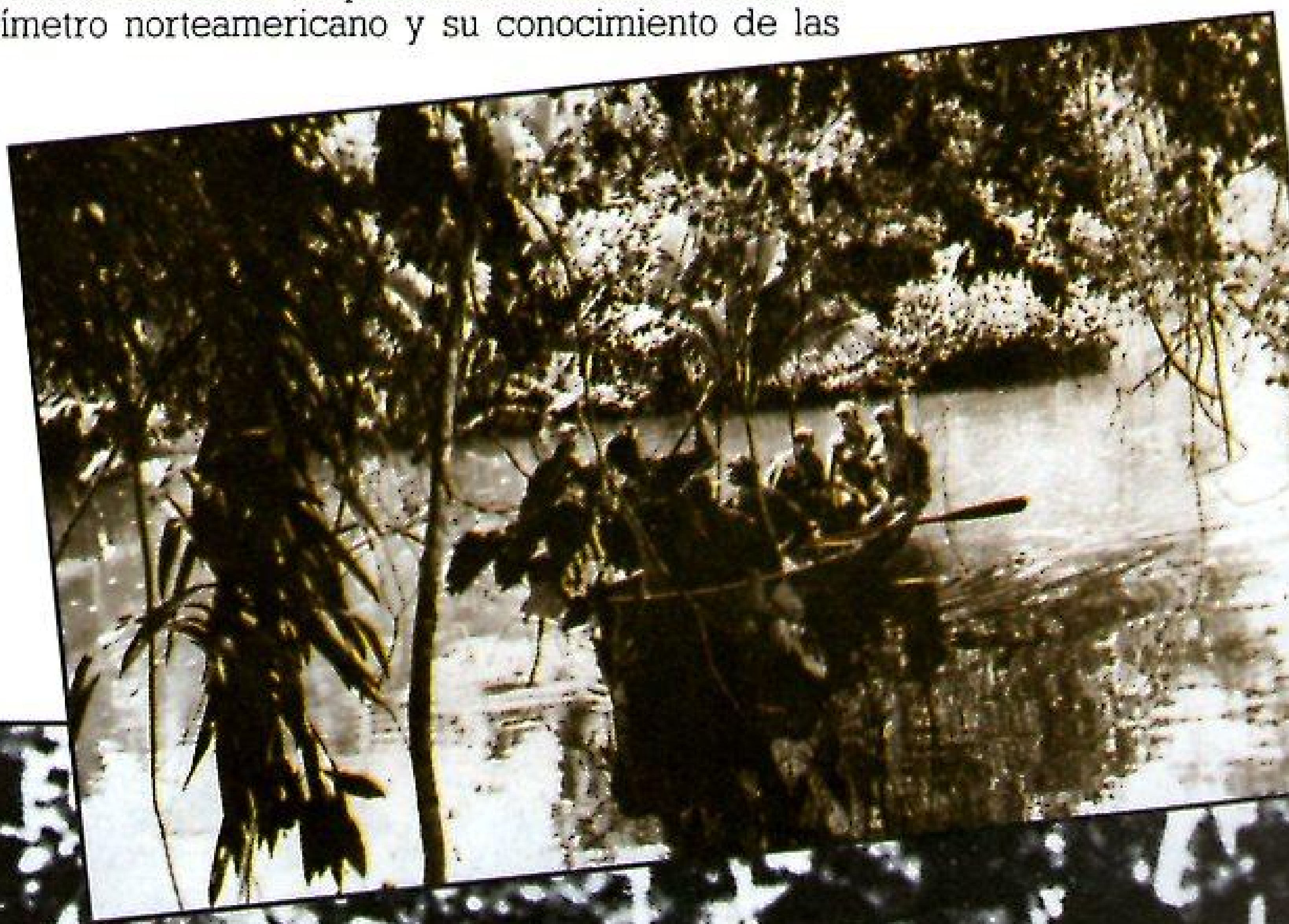
Tripp decidió entonces que el único modo de huir era actuar como si fuese japonés. De modo increíble, ello funcionó y pudo atravesar descaradamente la zona, reconocer algunas de las posiciones defensivas y cortar algunos cables de teléfono antes de dirigirse al norte a través de un pantano. Finalmente volvió al perímetro norteamericano y su conocimiento de las posiciones japonesas facilitó a los Aliados su avance por la costa y el desembarco en Laiana.

En los días siguientes continuaron los combates, confusos e inconclusos. Los japoneses cortaron las líneas de abastecimiento norteamericanas procedentes de la cabeza de playa en Zanana y, durante un tiempo, la de Laiana se convirtió en tierra de nadie, aunque los comandos se infiltraron con frecuencia en ella. El 16 de julio llegaron refuerzos para reemplazar a los muertos, heridos y enfermos del Comando: consistían en 14 neozelandeses, 11 tonganos, 40 nativos de Fiji y 23 de las Salomón. Recibieron su bautismo de fuego casi inmediatamente, cuando se les envió al perímetro defensivo del cuartel general de la 43.ª División en Zanana después de un ataque sorpresa de los japoneses. El asalto fue finalmente rechazado, pero la situación no dejó de ser desesperada, ya que los refuerzos japoneses seguían infiltrándose en el perímetro norteamericano. Había tal demanda de patrullas que Tripp tuvo que reducirlas a una por cada neozelandés y cuatro nativos de Fiji para que hubiese suficientes para las numerosas unidades norteamericanas que se dirigían al aeródromo.

El 23 de julio, la 37.ª División estadounidense entró en combate para ayudar a la agotada 43.ª División, y los comandos fueron destinados a la nueva unidad. Estos refuerzos y una tercera división que llegó a final de mes cambiaron lentamente el curso de la batalla y el cabo Skilling y sus nativos de Fiji alcanzaron el 27 de julio los alrededores del aeródromo. Éste cayó finalmente el 5 de agosto y los últimos días se caracterizaron por la intensidad de los combates.

No menos de 35 miembros del Primer Comando de Guerrillas Fiji fueron condecorados por su valor durante el combate por el aeródromo de Munda. El Primer Comando de Guerrillas Fiji llevó a término algunos de los trabajos más peligrosos efectuados por unidades de su tamaño en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial.

Abajo: Neozelandeses aprovechan un bote abandonado por los japoneses para una patrulla en la isla Vella Lavella. Sin embarcaciones, las patrullas aliadas podían cruzar a vado con el agua hasta el cuello de una orilla a otra, una experiencia angustiosa en un territorio aún plagado de tropas japonesas. Inferior: Miembros del Primer Comando de Guerrillas Fiji fotografiados en Vella Lavella. Sin embargo, por entonces, las pérdidas por los combates y la malaria habían reducido el Comando a 11 neozelandeses, 28 nativos de Fiji y seis de Tonga y, en mayo de 1944, el Comando se disolvió.



Popperfoto



DIVISIÓN CALAVERA

En las llanuras heladas de la bolsa de Demyansk, los hombres de la 3.ª División *Panzer* de las SS "Totenkopf" aguantaron los feroces ataques del Ejército Rojo soviético.



Photosource

En las llanuras cubiertas de nieve del Frente Oriental y con temperaturas bajo cero, un soldado de las SS observaba el terreno en busca de señales de actividad enemiga.

Durante la noche del 7 al 8 de enero de 1942, en mitad de una ventisca y con una temperatura de 40° bajo cero, el Ejército Rojo lanzó una importante ofensiva contra el flanco derecho del Grupo de Ejércitos Norte alemán. Tres ejércitos soviéticos atacaron el frente del Decimosexto Ejército alemán entre los lagos Ilmen y Seliger, al sur de Leningrado. Simultáneamente, el Tercer Ejército de Choque soviético rodeó y atacó el extremo sur del lago Seliger, en el extremo derecho del flanco del Decimosexto Ejército, y luego giró hacia el noreste. La intención soviética era embolsarlo, destruirlo, dejar sin protección todo el flanco derecho del Grupo de Ejércitos Norte y separarlo del Grupo de Ejércitos Centro. El Ejército soviético casi llegó a conseguir su objetivo, pero el potencial combativo y la determinación de la Tercera División *Panzer* de las SS "Totenkopf" (calavera) evitó que el fin perseguido fuera alcanzado.

La División "Totenkopf" había participado en la ofensiva del Grupo de Ejércitos Norte hacia Leningrado desde el 22 de junio de 1941. Cuando aquella ofensiva terrestre se detuvo en la primera semana de noviembre, la "Totenkopf", como parte del Decimosexto Ejército, había quedado estacionada a lo largo del extremo de las colinas Valdai, entre los lagos Ilmen y Seliger. El área era muy boscosa y los soldados de las SS apenas si habían comenzado a construir una línea fortificada. Durante las dos semanas siguientes la "Totenkopf" tuvo que enfrentarse a unas durísimas condiciones climatológicas y a los continuos ataques de acoso del Ejército Rojo y los partisanos. Con temperaturas por debajo de cero, los soldados nazis no podían excavar trincheras y éstas y las casamatas sólo pudieron construirse mediante cargas explosivas. Los soviéticos habían incendiado todas las casas del área y la "Totenkopf" fue atacada por aviones, bombardeada por artillería y emboscada por los



partisanos. La división se encontraba casi diezmada, pues había sufrido un 50 por ciento de bajas desde junio de 1941, de las que sólo la mitad habían sido remplazadas. Los soldados SS contaban con pocas armas pesadas y temblaban en sus fortines ante la ofensiva soviética de enero de 1942.

La División "Totenkopf" soportó lateralmente la ofensiva soviética, cuyo empuje principal golpeó ambos flancos de las divisiones del ejército. En 24 horas, los soviéticos habían destruido completamente una de las divisiones y habían penetrado casi 30 km en la retaguardia. Con la ofensiva sur soviética en el lago Seliger moviéndose hacia el norte, era obvio que las dos tenazas se unirían pronto y embolsarían al Decimosexto Ejército. Ante esta crisis, el general Ernst Busch, comandante del mismo, advirtió a la "Totenkopf" que se preparara para el desastre.

Aunque muchos oficiales del Ejército no veían con agrado ni a la División "Totenkopf" ni a su comandante, el *SS-obergruppenführer* (general) Theodor Eicke,

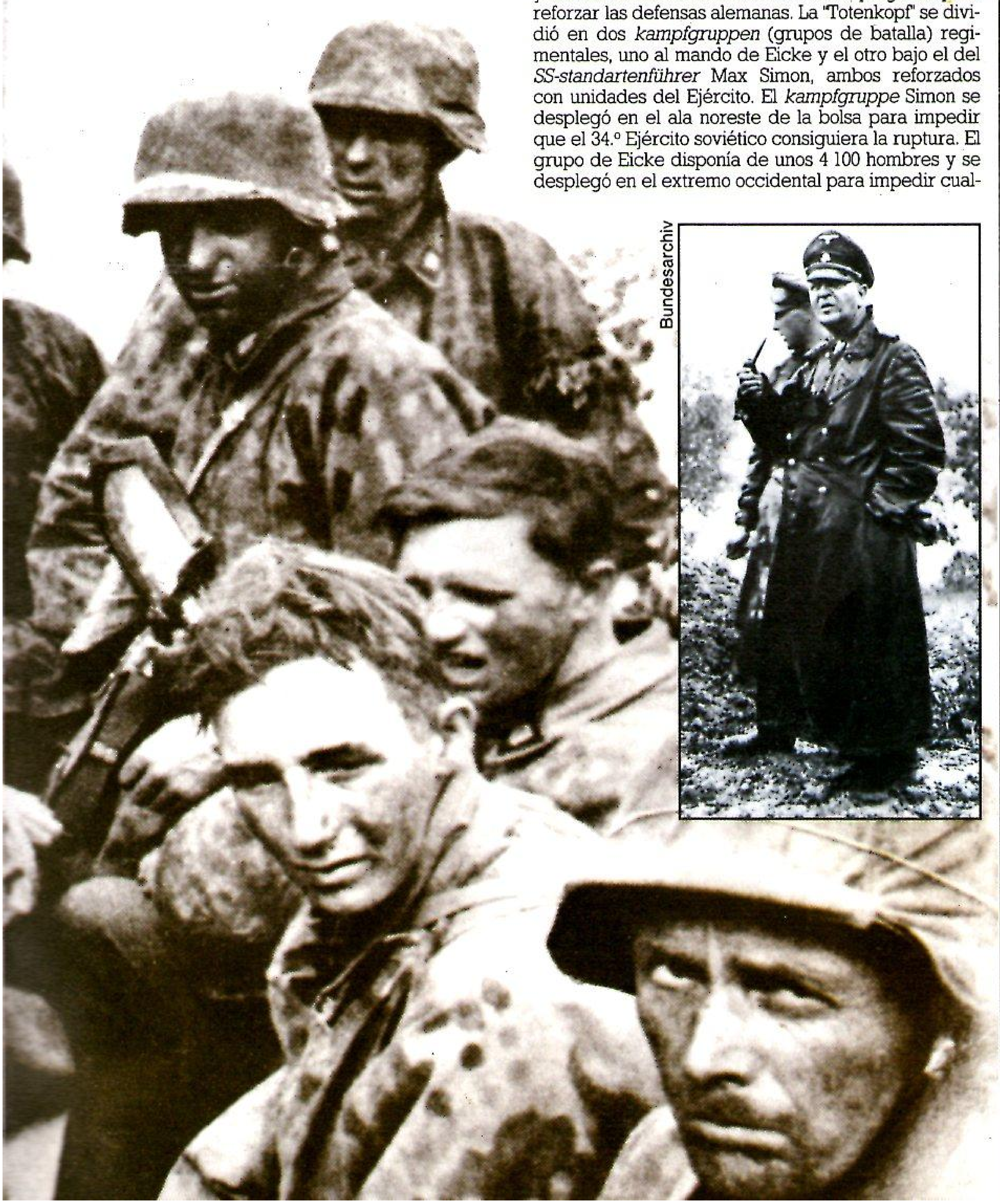


Derecha: Soldados de la "Totenkopf" descansan cerca de Demyansk. Extremo derecho: Theodor Eicke, comandante en jefe de la "Totenkopf".

reconocían que los SS poseían excelentes cualidades como combatientes. Para disgusto de Eicke, Busch comenzó a desplegar unidades individuales de la "Totenkopf" para reforzar puntos débiles en las defensas del Decimosexto. El 9 de enero se enviaron cinco batallones a cubrir la vital carretera y el nudo ferroviario de Staraya Russa y mantenerlo a toda costa. Algunos días después otros dos batallones de la división fueron enviados a Demyansk, al sudeste.

Hitler se negó a permitir la retirada de ninguna unidad del Decimosexto Ejército para evitar su embolsamiento y como resultado éste fue partido en dos, dejando aislados a los II y X Cuerpos junto con el grueso de la "Totenkopf". El círculo se cerró el 8 de febrero después de cuatro semanas de duros combates. Al oeste del río Lovat los cinco batallones de la "Totenkopf", junto con unidades del Ejército, libraron una despiadada batalla contra los repetidos ataques soviéticos y consiguieron estabilizar las líneas alemanas. A partir de esa fecha, las fuerzas alemanas en lo que sería conocido como la bolsa de Demyansk consistían en dos cuerpos con unidades de seis divisiones, incluida la mayor parte de la "Totenkopf", con un total de unos 95 000 hombres y 20 000 caballos. Rodeando a esta dispar fuerza se encontraban 15 divisiones soviéticas bien equipadas y de refresco, y algunas unidades acorazadas y de esquiadores. Hitler prohibió cualquier intento de ruptura y ordenó que las divisiones atrapadas deberían aguantar y esperar el relevo desde Staraya Russa. La decisión de Hitler se apoyaba parcialmente en las afirmaciones de Göring de que la *Luftwaffe* podría avituallar a la bolsa por el aire. Inicialmente así fue, pero a finales de febrero los suministros llegados a la "Fortaleza Demyansk" eran sólo la mitad del mínimo necesario.

La "Totenkopf" pasó a mando del II Cuerpo, que pronto reconoció su valía. La presión soviética sobre la bolsa amenazaba con destruirla en algunos puntos y de nuevo las unidades SS fueron desplegadas para reforzar las defensas alemanas. La "Totenkopf" se dividió en dos *kampfgruppen* (grupos de batalla) regimentales, uno al mando de Eicke y el otro bajo el del *SS-standartenführer* Max Simon, ambos reforzados con unidades del Ejército. El *kampfgruppe* Simon se desplegó en el ala noreste de la bolsa para impedir que el 34.º Ejército soviético consiguiera la ruptura. El grupo de Eicke disponía de unos 4 100 hombres y se desplegó en el extremo occidental para impedir cual-



Bundesarchiv



3.ª DIVISIÓN *PANZER* DE LAS SS "TOTENKOPF"

De entre los 18 000 soldados de las SS que participaron en la campaña de Polonia de setiembre de 1939, unos 6 500 eran miembros de las SS-*totenkopfverbände* (guardianes de campos de concentración). Estos hombres habían sido reclutados por el famoso SS-*obergruppenführer* (general) Theodor Eicke, quien diseñó personalmente el emblema de la unidad (arriba) con la calavera y las tibias cruzadas y cuya misión era la de liquidar a los oponentes políticos y combatir a los partisanos. Tras la campaña, Hitler estuvo de acuerdo en formar una división SS a partir de las SS *totenkopfverbände* y, de esta forma, la división fue trasladada desde el campo de concentración de Dachau en noviembre de 1939 con Eicke como comandante. La "Totenkopf" participó en la campaña de Francia en 1940. Durante la invasión de la Unión Soviética en junio de 1941, la "Totenkopf" fue asignada al Grupo de Ejércitos Norte. Durante el invierno de 1941 a 1942 se vio involucrada en los salvajes combates de la bolsa de Demyansk y sólo fue retirada para ser convertida en una división de infantería acorazada en octubre de 1942. En febrero de 1943, como parte del II Cuerpo *Panzer* de las SS, la división participó en la reconquista de Jarkov y combatió en la batalla de Kursk en julio. Durante el verano fue reequipada como una división acorazada. En agosto de 1944 combatió en la batalla por Varsovia como parte del IV Cuerpo *Panzer* de las SS y en diciembre se integró en la fuerza de socorro enviada a Budapest. En marzo de 1945 combatió en los alrededores de Viena antes de rendirse a los norteamericanos el 9 de mayo de 1945.

quier ampliación de la brecha en la línea del frente alemán a través del río Polist y de las unidades embolsadas. La "Totenkopf" estaba asimismo tan corta de efectivos a principios de febrero que Eicke reclutó a los heridos de los hospitales y los desplegó junto con el personal de intendencia y administrativo.

Durante febrero y principios de marzo, las unidades de la "Totenkopf" se batieron en una ininterrumpida serie de combates y rechazaron ataque tras ataque de las divisiones del Ejército Rojo. Los soldados de las SS pelearon entre las casas quemadas y las trincheras congeladas. Soviéticos y alemanes combatían con nieve hasta las rodillas y a temperaturas medias de 30° bajo cero. Los SS hubieron de soportar no sólo los continuos ataques de la infantería soviética, sino también el fuego de la artillería y los bombardeos de la Fuerza Aérea Roja. Peor aún: en al menos dos ocasiones los SS fueron ametrallados por los aviones de la *Luftwaffe* al estar tan próximas las posiciones de uno y otro bando.

La ferocidad de los combatientes era tal que en las escasas ocasiones en que los soviéticos llegaron a superar las posiciones de los SS era porque todos los soldados de la "Totenkopf" estaban muertos. Pero el carácter despiadado de la lucha reflejaba asimismo el abismo ideológico que separaba a los combatientes. Muchos de los hombres de Eicke eran antiguos guardias de campos de concentración o habían sido fuertemente adoctrinados por Eicke para que consideraran a los soldados soviéticos como "subhumanos comunistas". Eicke era brutal, duro, despiadado y entrenaba a sus hombres de la misma forma. Tenían que ser duros, aceptar el dolor y el sufrimiento y esperar fuertes pérdidas. Para ellos, la guerra era un conflicto racial, un asunto de supervivencia del más fuerte, y en la bolsa de Demyansk los soldados de la "Totenkopf" demostraron ser más duros y despiadados que sus camaradas del Ejército alemán o que sus oponentes soviéticos. Los SS raramente tomaban prisioneros y fusilaban a los civiles sin inmutarse. No obstante, la intensidad de los combates se reflejó en las pérdidas de la división, y a la tercera semana de febrero de 1942, el *kampfgruppe* de Eicke, que defendía un frente de sólo 12 km, había quedado reducido a 36 oficiales, 191 suboficiales y 1 233 soldados.

Eicke estaba frustrado porque se veía imposibilitado para ejercer el mando sobre todas las unidades de su división. Se daba cuenta de que los mandos del Ejército utilizaban sus SS para reforzar las defensas y para impedir que las desmoralizadas unidades regulares se desmoronaran. Como consecuencia, la "Totenkopf" cada vez sufría más bajas y en mayor proporción que las unidades del Ejército, y Eicke se resentía de lo que él consideraba el sacrificio de sus hombres a causa de los fallos e incompetencia del Ejército. Estaba asimismo enfadado por el fracaso de la *Luftwaffe* en avituallar la bolsa y sospechaba que el Ejército no estaba dando a la "Totenkopf" su parte de alimentos, municiones y suministros. Con todo, los soldados de las SS tenían más indumentaria invernal que los del Ejército, gracias a los suministros recibidos a comienzos de enero. Irónicamente, los soldados de las SS de la "Totenkopf" pensaban que sus ropas de invierno eran demasiado voluminosas y que, por tanto, reducían su movilidad. Sin embargo, tales pensamientos tenían que contrapesarse con el hecho de que llevar botas y guantes de piel así como gruesas prendas de abrigo (*parkas*) reducían el número de casos de congelamiento por exposición al frío. Eicke también tenía la fortuna de contar con un oficial de suministros divisional de grandes recursos, ya que "adquirió" pertrechos de distintas fuentes y consiguió que la *Luftwaffe* diera prioridad a sus lanzamientos de carga en paracaídas sobre la "Totenkopf".

El principal infortunio para los soldados de la "Totenkopf" en la bolsa de Demyansk fue la grave escasez de refugios. Los soviéticos habían quemado todas las aldeas con fuego de artillería y ataques aéreos e intentaron destruir a los SS en sus abrigos mediante bombas incendiarias. A finales de febrero, ataques de penetración soviéticos contra las posiciones de Eicke en el extremo occidental de la bolsa habían dispersado al *kampfgruppe* en pequeñas unidades, que comenzaron a quedar aisladas entre sí. Era imposible evacuar a los heridos y aquellos que lo estaban levemente o enfermos permanecieron en primera línea. El 28 de febrero, Eicke perdió contacto con las unidades vecinas del Ejército y sus soldados de las SS parecieron quedar en una posición desesperada.

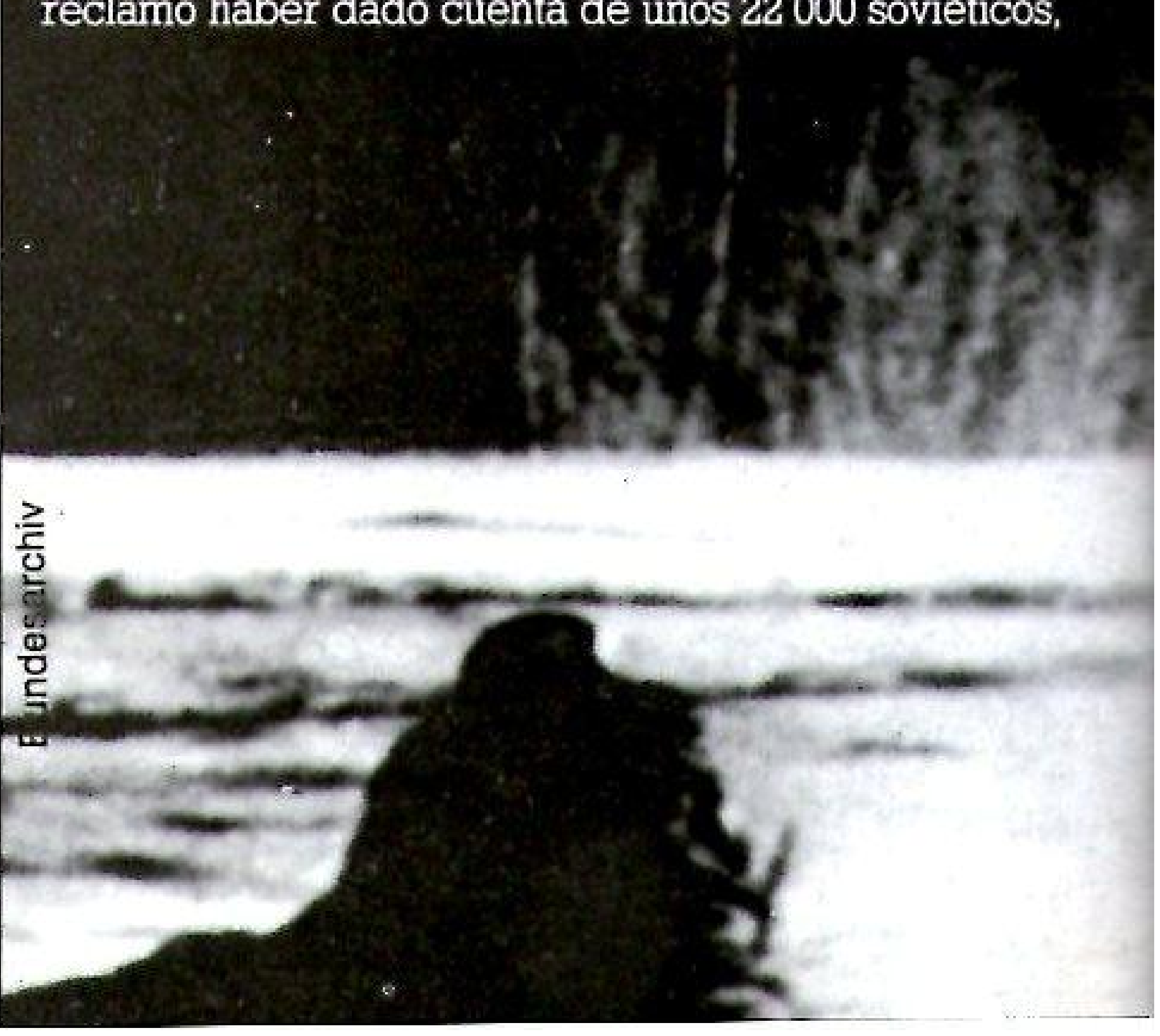
Las condiciones de combate eran extremas, parecidas a las de Yprés en el otoño de 1917

Sin embargo, de hecho, los soviéticos comenzaron a realizar ataques desesperados, sin darse cuenta de lo cerca que estaban los alemanes del colapso. Estaban obsesionados con destruir la bolsa antes de la primavera, que convertiría el suelo helado en un barrizal infranqueable. Finalmente, en la primera semana de marzo las cosas empezaron a mejorar para la "Totenkopf". El tiempo, más apacible, comenzó a reducir el número de ataques soviéticos y unos 400 reservistas de las SS fueron llevados por aire hasta la bolsa, junto con suministros de alimentos, municiones y medicinas. El 20 de marzo cesaron temporalmente los ataques soviéticos sobre el *kampfgruppe* de Eicke. Éste calculó que entre el 3 de febrero y el 20 de marzo su *kampfgruppe* había combatido contra una división, cinco brigadas, un regimiento de esquiadores, cuatro batallones de esquiadores del Ejército Rojo y una brigada de fusileros de la Armada. La "Totenkopf" reclamó haber dado cuenta de unos 22 000 soviéticos,

Abajo: En los combates en la bolsa de Demyansk, soldados de la "Totenkopf" sirven un cañón PzB 41 de 2,8 cm sobre un afuste ligero aerotransportable. Esta arma, normalmente suministrada a tropas paracaidistas, es extraña para estos soldados. La "Totenkopf" tuvo la fortuna de tener un oficial de suministros especialmente capacitado, que consiguió hacer llegar a manos de los soldados toda clase de equipo adquirido de muy distintas fuentes. Abajo, derecha: Una patrulla de la "Totenkopf" sorprendida en descubierto por una bengala soviética permanece cuerpo a tierra durante una misión de reconocimiento para sondear el perímetro de Demyansk. Derecha, inserto: Protegido contra las bajas temperaturas del Frente Oriental. Los soldados de la "Totenkopf" no gustaban de las abultadas ropas invernales, que les restaban movilidad, pero a 30° bajo cero el peligro de congelación era un enemigo indudable.



Bundesarchiv



Bundesarchiv

aunque a un coste muy caro. A finales de marzo la "Totenkopf" tenía unos 9 600 soldados de las SS dispersados en la bolsa de Demyansk y en Staraya Russa. Sin embargo, aunque los ataques soviéticos contra la bolsa habían cesado casi por completo, permanecía el problema de conseguir un enlace con las fuerzas alemanas del oeste.

Hitler rehusó categóricamente permitir una retirada desde la bolsa de Demyansk y, por tanto, se tuvieron que idear planes para que una fuerza de socorro del X Cuerpo atacara por el este, a unos 30 km del río Polist. Desde comienzos de marzo se trasladaron refuerzos alemanes hasta el área de Staraya Russa, y cinco divisiones, que conformaban el X Cuerpo al mando del general Walther von Seydlitz-Kurzbach, se prepararon para el ataque. Hitler estuvo de acuerdo en que una ofensiva simultánea por unidades en el extremo del sector occidental de la bolsa hacia la zona de avance de las divisiones de Seydlitz podría ayudar a conseguir un rápido éxito. Cuando el *kampfgruppe* de Eicke se situó en el sector occidental de la bolsa, se le ordenó que encabezara la maniobra de ruptura, denominada operación "Pasillo". Cuatro divisiones de infantería formaban los refuerzos del *kampfgruppe* de Eicke, que atacarían hacia el oeste una vez que la ofensiva de Seydlitz hubiera llegado al río Lovat por Ramushevo.

A las 07,30 horas del 21 de marzo, el X Cuerpo inició su ofensiva para enlazar con la bolsa de Demyansk. Bajo el amparo de un considerable paraguas de la *Luftwaffe*, la ofensiva hizo excelentes progresos en las primeras 48 horas y obligó a retirarse hasta el río Polist al Ejército Rojo. Sin embargo, el repliegue soviético se efectuó para preparar posiciones defensivas a lo largo del río Lovat y hacia el 28 de marzo el X Cuerpo tuvo que reducir laboriosamente un fortín soviético tras otro. Estos retrasos fueron muy frustrantes para las unidades de las SS y del Ejército dentro de la bolsa, que tenían que conservar sus municiones y suministros para el pospuesto ataque. No fue hasta el 14 de abril que el X Cuerpo capturó Ramushevo y, entonces, comenzó la operación "Pasillo". Aunque el *kampfgruppe* de Eicke atacó a las unidades soviéticas en el oeste, comenzó a quedarse atascado casi de inmediato en pleno deshielo primaveral. En lugar de avanzar por terreno compacto y áreas de agua congelada, aquello se convirtió en un cenagal en donde las carreteras y los caminos eran impracticables. Las condiciones de combate eran desesperadas, parecidas a las de Yprés en el otoño de 1917. El *kampfgruppe* de Eicke tardó seis días de combates para llegar a Ramushevo a una media de 2 km por día. El 20 de abril una compañía de las SS llegó a Ramushevo y al día siguiente tuvo que combatir a lo largo del crecido



Photosource

LA DOCTRINA DE LAS *WAFFEN* SS

Cuando Heinrich Himmler fue designado comandante de las SS (*schutzstaffeln* o escuadras de protección) de Hitler en 1929, éstas comprendían unos 280 hombres. En 1933 habían ascendido a unos 33 000 y a finales de la Segunda Guerra Mundial las SS se habían convertido en uno de los elementos más vitales de la organización militar nazi. Los reclutas de Himmler fueron alentados a ver su decisión de unirse a las SS como una "expresión de una determinación voluntaria para continuar la presente lucha política a otro nivel". Al insistir en altos niveles de condición física y de "impecables"credenciales raciales, Himmler creó un deseo en la juventud alemana de convertirse en una formación de elite que reuniera a los mejores luchadores del imperio nazi y que superaría al propio Ejército alemán tanto en efectividad militar como en un ardiente compromiso con el nazismo. Sus recompensas eran, no en privilegios personales o en pagas preferenciales, sino en el conocimiento de que eran la espina dorsal de hierro de los ejércitos de Hitler. El entrenamiento de los SS estaba encaminado a crear hombres totalmente dedicados a obedecer ciegamente los deseos del *führer*. La disciplina en el interior de los batallones de las SS podía ser extremadamente dura y los oficiales inculcaban en sus hombres un odio feroz hacia sus enemigos no arios. Un soldado de las SS era juzgado por su dureza, su disposición a matar y provocar pánico y sufrimientos a los demás, y por su capacidad de soportar los más duros infortunios. La fuerza de combate creada por Himmler y sus oficiales obtendría un nivel de efectividad militar rara vez superado. Sin embargo, también hay que decir que crearon una fuerza brutal sin precedentes que, durante su carrera, tanto en combate como fuera de él, cometió algunas de las peores atrocidades de la Segunda Guerra Mundial contra soldados y civiles.



Fotografía principal: Cargados de municiones y con la ametralladora dispuesta, infantes de la "Totenkopf" avanzan a bordo de un transporte oruga.

***SS Rottenführer*, 3.ª División *Panzer* de las SS "Totenkopf", Demyansk, 1942**

Este soldado de las SS lleva un improvisado camuflaje de invierno sobre el abrigo normalizado. En la solapa izquierda lleva la insignia de su empleo y en la derecha, la de la calavera. Su armamento consta de una ametralladora MG34 de 7,92 mm, dotada con un cargador de tambor, y una pistola y un par de granadas de mano en el cinturón. También en éste lleva un estuche con piezas de repuesto para la ametralladora.





Bundesarchiv



Bundesarchiv

río. Por último, el 22 de abril, unos 73 días después de ser embolsados en Demyansk, el X Cuerpo enlazó con los sitiados y los suministros comenzaron a trasladarse a través del río Lovat, con lo que terminó oficialmente el sitio.

Por todos los conceptos, la División "Totenkopf" de las SS había demostrado una excepcional bravura durante la batalla por la bolsa de Demyansk. Dispersada en tres *kampfgruppen*, uno de ellos fuera de la bolsa, en Staraya Russa, los soldados de las SS no sólo habían soportado el más terrorífico tiempo atmosférico, sino que habían combatido de forma agresiva contra el Ejército Rojo. La feroz reputación de la "Totenkopf" fue recogida por informes contemporáneos, tanto alemanes como soviéticos. El Ejército Rojo podría haber destruido probablemente la bolsa de Demyansk si no hubiese sido por la ferocidad combativa de los soldados de la "Totenkopf". Es más, el *kampfgruppe* de Eicke había jugado un importante papel en la decisiva maniobra de ruptura. El reconocimiento por parte de Hitler del papel desempeñado por la división y la valentía de sus soldados fue ampliamente divulgado y se le concedieron a la división once Cruces de Caballero. Eicke fue condecorado con las Hojas de Roble para su Cruz de Caballero y entre sus oficiales galardonados con la Cruz de Caballero se encontraban el *SS-sturmbannführer* (comandante) Karl Ullrich, que estuvo al mando del batallón de ingenieros; el *SS-sturmbannführer* Franz Kleffner, que mandó el batallón de reconocimiento; y el *SS-sturmbannführer* Otto Baum, que dirigió un batallón de infantería. Entre la tropa de suboficiales destacó el *SS-oberscharführer* (sargento primero) Ludwig Köchle que destruyó seis fortines y posiciones de ametralladoras soviéticas.

Sin embargo, tan formidables prestaciones combativas y excepcional valentía había costado muy caro a la "Totenkopf". A finales de mayo de 1942, la división contaba con unos 6 700 efectivos de un total inicial de 17 000, y la mayoría de los supervivientes pertenecían a las unidades de administración y suministros. Quienes salieron con vida de la bolsa de Demyansk estaban exhaustos, desnutridos y enfermos. Eicke pidió que la división fuera retirada del frente para poder reorganizarla y reforzarla. Sin embargo, Hitler consideró a la "Totenkopf" como la única unidad segura que había tenido alrededor de Demyansk y no permitió su retirada. En lugar de ello, la "Totenkopf" permaneció en el interior de lo que había sido la bolsa y que ahora era un saliente, unido por un corredor de unos 5 km en Staraya Russa con el resto del Grupo de Ejércitos Norte. Desde mayo hasta octubre de 1942, la División "Totenkopf" permaneció en Demyansk, pulverizada por los ataques soviéticos. Sólo en agosto Hitler permitió, a desgana, que se retirara para su reorganización.



Arriba, izquierda: El *sturmbannführer* Max Seela, que condujo un pequeño grupo que mantuvo Staraya Russa durante un mes y soportó ataques casi continuos por tierra y aire. Por tal acción recibió la Cruz de Caballero. Arriba, derecha: Otros dos miembros de la "Totenkopf" condecorados con la Cruz de Caballero: Otto Baum (a la izquierda) y Karl Ullrich. Extremo izquierdo: El *sturmmann* Fritz Christien destruyó 13 carros soviéticos. Abajo: Un cazacarros Marder III.



AGRESORES

El 527.° Escuadrón Agresor remonta su origen al 312.° Escuadrón de Bombardeo (ligero), que se formó en febrero de 1942 como parte del 86.° Grupo de Bombardeo, que empleaba bombarderos bimotores Douglas A-20. En setiembre de 1942 se cambió la misión del escuadrón a la de bombardeo en picado con los North American A-36A Invader, que entraron en acción en julio de 1943, integrados en la Doceava Fuerza Aérea en el teatro del Mediterráneo. En agosto de 1943, se convirtió en el 527.° Escuadrón de Cazabombardeo y el 30 de mayo de 1944 fue redenominado 527.° Escuadrón de Caza. A comienzos de 1944, la unidad recibió los Curtiss P-40 Warhawk, pero seis meses más tarde fue reequipada con los más modernos Republic P-47 Thunderbolt. Se reconstituyó en agosto de 1946, como parte del 86.° Grupo de Bombardeo con el que había volado durante la Segunda Guerra Mundial. Con base en Alemania, voló con P-47 Thunderbolt hasta comienzos de los años cincuenta. Luego recibió sus primeros reactores, los F-84 Thunderjet, y fue redenominado 527.° Escuadrón de Cazabombardeo. Tres años más tarde se convirtió al North American F-86 Sabre y en escuadrón de caza diurna, pero en febrero de 1956 fue desactivado de nuevo. Veinte años más tarde, la unidad reapareció como 527.° Escuadrón de Entrenamiento de Caza Táctica Agresor, con base en Alconbury, y a partir de 1983 se convirtió simplemente en 527.° Escuadrón Agresor.
Arriba: Emblema del 527.° Escuadrón Agresor.

Al simular las tácticas aéreas soviéticas en maniobras de combate muy reales, el 527.° Escuadrón Agresor enseña a los pilotos de la OTAN a "conocer al enemigo".

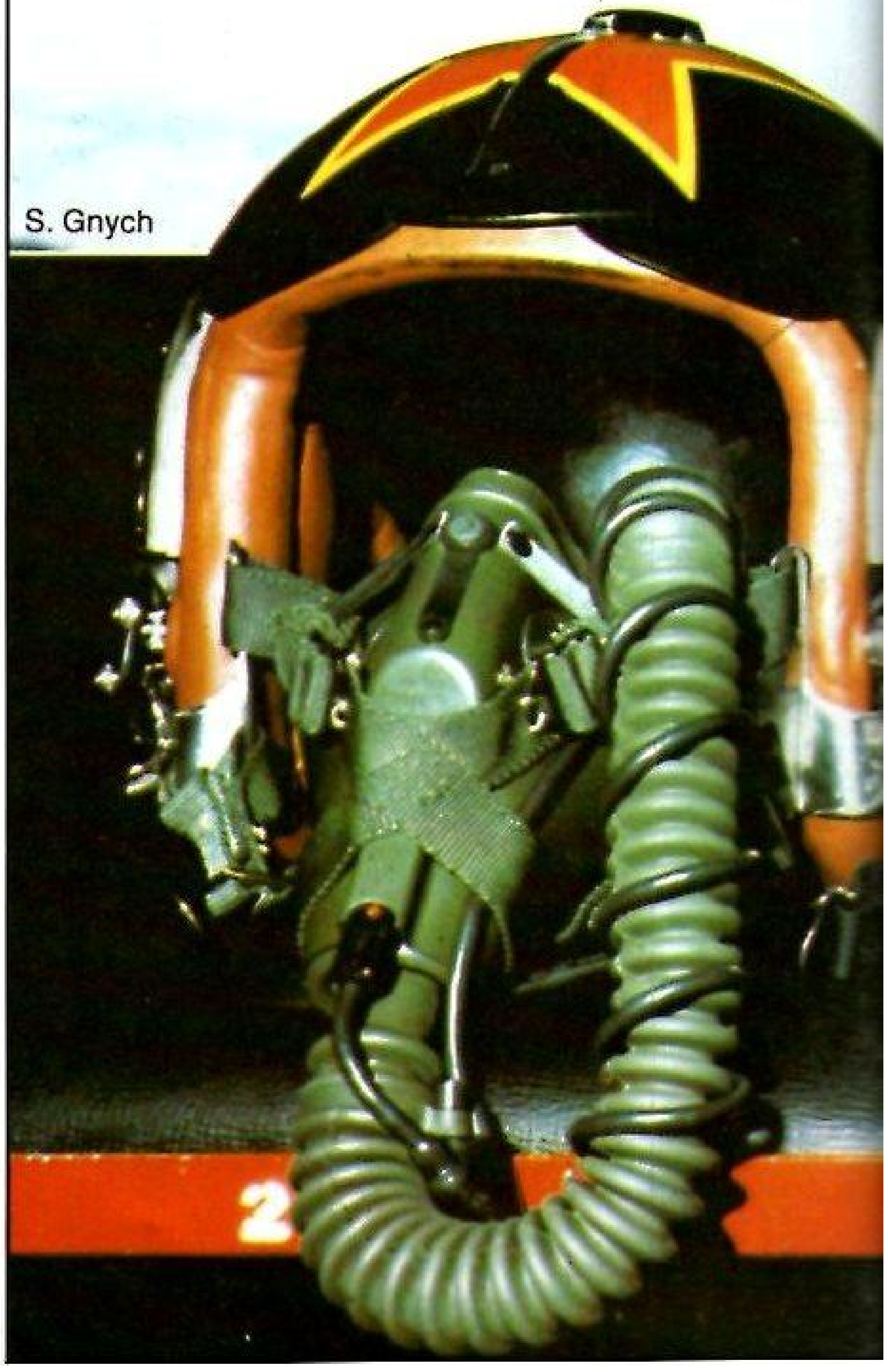
Es en el tercer día de las maniobras *"Red Star 86-2"*. Los pilotos de la Fuerza Roja del 527.° Escuadrón Agresor de la USAF y sus oponentes, los de los F-15 Eagle del 525.° Escuadrón de Caza Táctica, apodados los *"Bulldog"*, pertenecientes a la Fuerza Azul de la 36.ª Ala de Caza Táctica con base en Bitburg, se reúnen a las 10 en punto en la base de la RAF de Alconbury, Cambridge. Cuando el oficial de inteligencia de los agresores, capitán Mike Elliott, describe la situación general parece claro que la fortuna del combate se ha inclinado del lado de la Fuerza Azul. La ofensiva roja ha sido paralizada y, por tanto, los cazas azules, F-15 Eagle, tendrán hoy la misión de escoltar un ataque de los F-111F "Aardvark" en territorio rojo. Durante los dos días anteriores, los Eagle habían sido los defensores, dedicados a romper la cobertura de los cazas agresores para alcanzar a los aviones de ataque. Las pérdidas del "enemigo" habían sido muy serias, pero los cazas azules habían advertido que se hallaban ante una oposición férrea. Podían esperar el encuentro en combates aéreos desiguales con un número mayor de *Gomers* (nombre dado a los cazas enemigos en la jerga de los agresores, un legado de la guerra del Vietnam) de los que se habían encontrado hasta entonces. De hecho, ocho F-5E Tiger II agresores representarían la fuerza de defensa aérea roja en esta misión. Se requerirían cuatro F-15 Eagle para proteger un número similar de "Aardvark".

La pizarra exhortaba a los pilotos: "Disfruten, pásenlo bien, pero no maten a nadie"

El líder de la misión de los agresores, capitán Walt Burns, dio por terminada la sesión informativa. Corrió hacia el pabellón de meteorología para ver el área de las maniobras sobre el mar del Norte y recordó a los pilotos que comprobaran las NOTAM en busca de cualquier actividad que pudiera afectarles. El combate se produciría cuando los pilotos de los Eagle estuvieran preparados. La seguridad es una consideración muy importante cuando 16 aviones van a maniobrar sobre un área relativamente pequeña. La pizarra exhortaba a los pilotos: "Diviértanse, háganlo bien, pero no alcancen a nadie." Burns realiza una serie de recomendaciones: "si perdéis el SA (conocimiento de la situación), no presionéis, romped el contacto". En los combates con diversidad de aviones no es infrecuente, incluso para los pilotos experimentados, quedar momentáneamente confundido. Deberían darse cuenta de los peligros y, en lugar de seguir combatiendo, dejar el área y reorientarse antes de entrar en combate de nuevo. Burns también aconseja el silencio en la radio por parte de ambos lados. Si cualquiera de los pilotos quiere acabar el combate lo único que tiene que hacer es decir "suspendo" y ello significará el final del encuentro. El último consejo de Burns es "volved todos vivos, ¿entendido?". Los pilotos de los Eagle salen entonces de la sala de reuniones y dejan que los agresores discutan sus tácticas con detalle. Todo lo que los *Bulldog* saben es que sus oponentes utilizarán los procedimientos normalizados del control terrestre de interceptación (GCI) soviéticos.

Entonces se dispone la escena para una de las misiones de entrenamiento más complejas del programa de instrucción de los agresores. Así, con la parafernalia de los escuadrones agresores (los cazas pintados en camuflaje de estilo soviético, los cascos con la estrella roja y los emblemas de la hoz y el martillo en las paredes de las habitaciones) se realiza la seria tarea de enseñar a los pilotos norteamericanos y de la OTAN cómo combatir a sus oponentes del Pacto de Varsovia en el aire. Los orígenes de los agresores se remontan a los estudios *"Red Baron"* sobre las batallas aéreas entre los cazas de la USAF y norvietnamitas durante la guerra de Vietnam. Al contrario que durante la guerra de Corea, donde los pilotos de la USAF habían conseguido una proporción de derribos/pérdidas de 10 a 1, los norteamericanos habían encontrado muchas dificultades para imponerse a los norvietnamitas. Los informes *"Red Baron"* concluyeron que dos de las razones principales de esta falta de éxito fueron la carencia de experiencia de los pilotos de la USAF en maniobrar contra aviones más pequeños con diferentes características de prestaciones a las de sus propios aparatos, así como su escaso conocimiento de la fuerza aérea enemiga y sus doctrinas tácticas. En orden a rectificar estas desventajas se formó el primer escuadrón de agreso-


USAF/TRH


S. Gnych



CUIDADO CON EL OSO

Al simular las prestaciones del MiG-23 y las doctrinas tácticas de los pilotos soviéticos, los agresores preparan a los pilotos de los F-15 Eagle para la misión de conseguir la superioridad aérea sobre el enemigo. Los agresores también realizan combates aéreos desiguales de entrenamiento con aviones de ataque al suelo. Armado con misiles AIM-9J Sidewinder, un F-5E del Escuadrón Agresor (arriba) sobrevuela al piloto de un F-16 Fighting Falcon (derecha) en una "zona de combate". Abajo: Cascos de vuelo de los agresores.

res en la base aérea de Nellis, Nevada, sede de entrenamiento de los pilotos de la USAF.

El 527.º Escuadrón Agresor, bajo el mando del teniente coronel "Doc" Burroughs, tiene una fuerza de 18 Northrop F-5E. Este caza es un avión muy apreciado, que puede simular con precisión la amenaza representada por los contemporáneos MiG-23 *"Flogger"* y MiG-21 *"Fishbed"*. Su pequeño tamaño es una ventaja en combate, ya que lo hace muy difícil de observar, y el caza vira muy bien a baja velocidad. Al trabajar con los propios controladores GCI del escuadrón que, al igual que los pilotos, son expertos en los procedimientos tácticos soviéticos, los F-5E pueden combatir muy bien en opinión del comandante Dan Griffin, oficial asistente de operaciones de la unidad. Sin embargo, cree que un nuevo avión agresor, con mejor armamento y un nuevo radar, es necesario para simular la última generación de cazas soviéticos (el MiG-29 *"Fulcrum"* y el Su-27 *"Flanker"*). Es más, después de más de diez años de servicio en Alconbury, las células de los F-5E comienzan a mostrar su antigüedad. El F-20A Tigershark, diseñado por la Northrop como sucesor del F-5E, podría haber sido idóneo para desempeñar la misión de agresor. Sin embargo, el F-20A no entrará en producción y podría ser que el F-5E fuera modernizado y dotado con nueva aviónica para prolongar su vida operativa.

Se pone un énfasis especial en el desarrollo de tácticas fluidas y efectivas, con hincapié en el trabajo de equipo

La ventaja más importante del F-5E como avión agresor es el hecho de que su baja carga alar le proporciona unas prestaciones muy diferentes a las de otros cazas norteamericanos tales como el F-15 Eagle o el F-4 Phantom, que tienen unas relaciones de empuje/peso muy altas, así como elevadas cargas alares. Por lo general, un caza con carga alar baja tendría unas mejores prestaciones de giro instantáneo, especialmente con una velocidad indicada más baja, que la de un caza con carga alar alta. Sin embargo, cazas como el F-15 Eagle, con una elevada proporción empuje/peso, tienen ventaja en la velocidad ascensional y en aceleración, y mayor velocidad. La meta fundamental del programa de entrenamiento de combate aéreo desigual con agresores (DACT) es, por tanto, demostrar los puntos fuertes y débiles de ambos tipos de cazas y enseñar a los pilotos de la USAF y de la OTAN cómo aprovechar al máximo las prestaciones de sus aparatos. Inicialmente, esto se realizaba en combates singulares, que servían como introducción al DACT. El piloto agresor comenzaba por probar la capacidad del piloto contrario y a hacer las cosas más difíciles para éste. A los dos días de entrenamiento ya había una notable mejora de las prestaciones de un piloto sin experiencia. De hecho, es la destreza de cada piloto la que determina el final de cada combate, indiferentemente de las cualidades básicas de los cazas enfrentados. Como suelen decir los agresores: "Una hamburguesa es siempre una hamburguesa, a pesar de cómo esté envuelta."

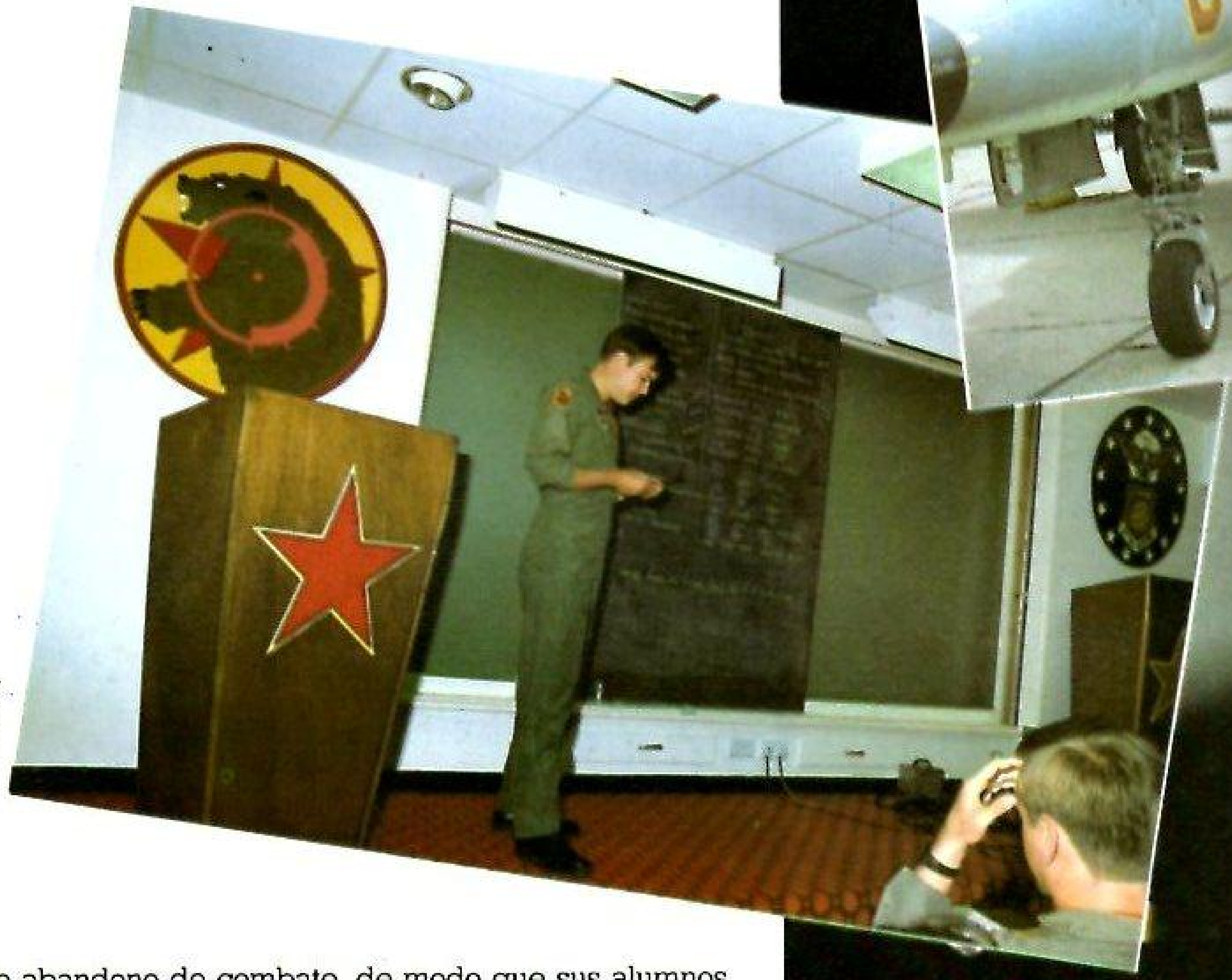
La segunda fase del entrenamiento agresor consiste en ejercicios defensivos y ofensivos en los que los pilotos combaten como miembros de una formación. No obstante, en esta fase sólo participan un pequeño número de aviones (habitualmente dos contra uno). Se pone el énfasis en desarrollar tácticas fluidas, con gran consideración a la necesidad de trabajar en equipo, así como buenos procedimientos de radio y disciplina en vuelo. Como parte de su instrucción en tácticas ofensivas, los agresores enseñarán técnicas de abandono de combate, de modo que sus alumnos sean capaces de completar su misión como una unidad compacta y no se separen durante el combate. También enseñarán cómo combatir desde una posición inicial desfavorable, para mantener la integridad de su formación mientras buscan la forma de cambiar las tornas y conseguir una buena posición de ataque. Una vez que se ha conseguido superar las pruebas en los combates desiguales a pequeña escala, la tercera fase del entrenamiento implica combates, con muchos aparatos, tales como las maniobras *"Red Star 86-2"*. Éstas se planearon para que culminaran en un combate de 16 aviones, en el que ocho agresores atacarían a cuatro F-15 Eagle y cuatro F-111F "Aardvark". La intención era proporcionar a los pilotos de Eagle experiencia en combate con una fuerza de ataque del tamaño de un escuadrón.

La tarea de proporcionar entrenamiento en combates aéreos desiguales lleva a todos los agresores a Europa en visitas a las bases aéreas de la USAF y de la OTAN. Además, el escuadrón proporciona un destacamento de seis aviones a la base de Decimomannu, en Cerdeña, durante 48 semanas al año. Allí se encuentra el único polígono de combate aéreo de Europa en el que todos los combates aéreos son grabados electrónicamente y pueden ser reconstruidos con rapidez en las pantallas de las computadoras para su posterior estudio. Normalmente estas misiones en Decimomannu se realizan en sólo 45 minutos.

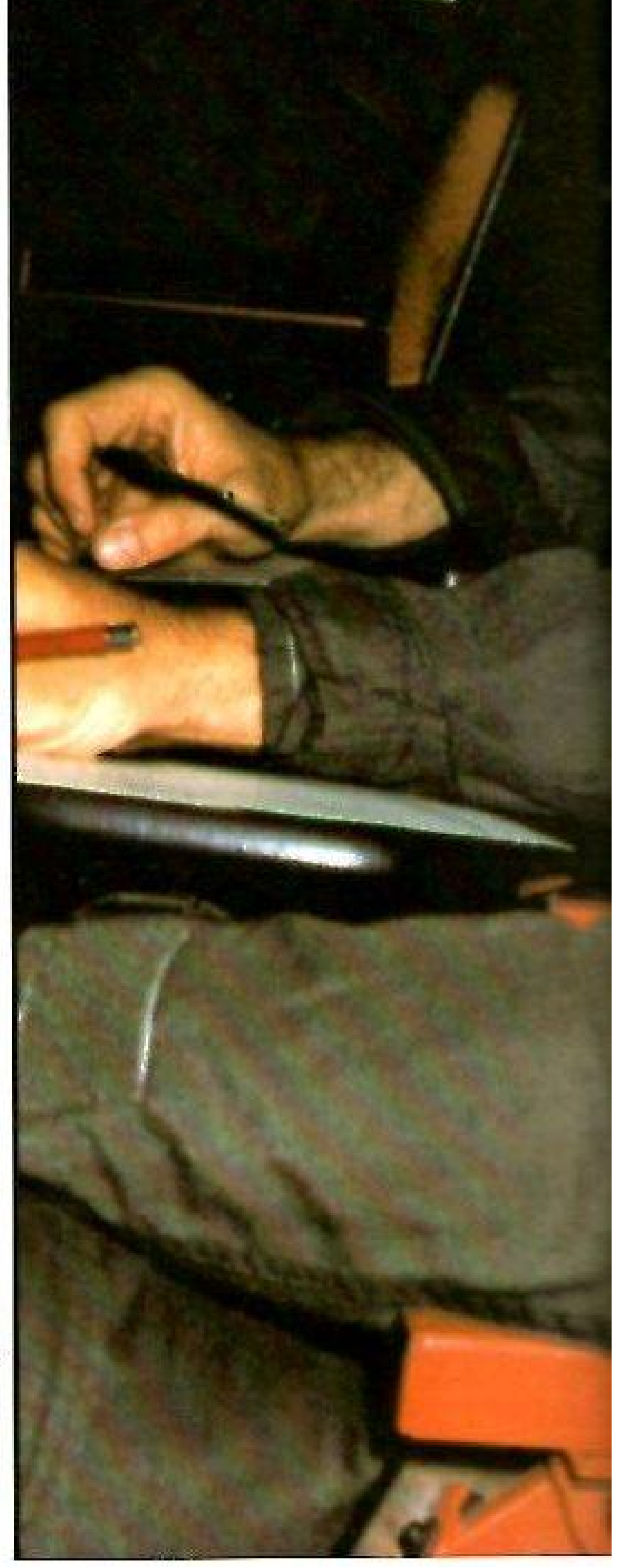
Las excelentes oportunidades de viajar por toda Europa hacen que el 527.º Escuadrón Agresor sea un destino muy popular para los pilotos. Asimismo, también obtendrán un mayor número de vuelos, ya que

Extremo derecho: Un F-15 Eagle espera la instalación de un tanque de combustible externo antes de comenzar las maniobras *"Red Star 86-2"*. La proa del F-15 contiene una amplia gama de aviónica, incluido el radar APG-63. Derecha: Mientras un piloto efectúa la inspección prevuelo, se observa uno de los cañones M39 de 20 mm del F-5E bajo el registro de acceso. El pequeño tamaño y perfil huidizo del F-5E es una extraordinaria ventaja en combate, ya que de frente es casi invisible desde 3 km. Abajo y abajo, derecha: Pilotos de los dos escuadrones contrincantes escuchan las explicaciones de un oficial sobre las maniobras. Inferior, derecha: Tras el "combate", un piloto agresor anota en su informe de vuelo en preparación para la reunión de estudio posterior.

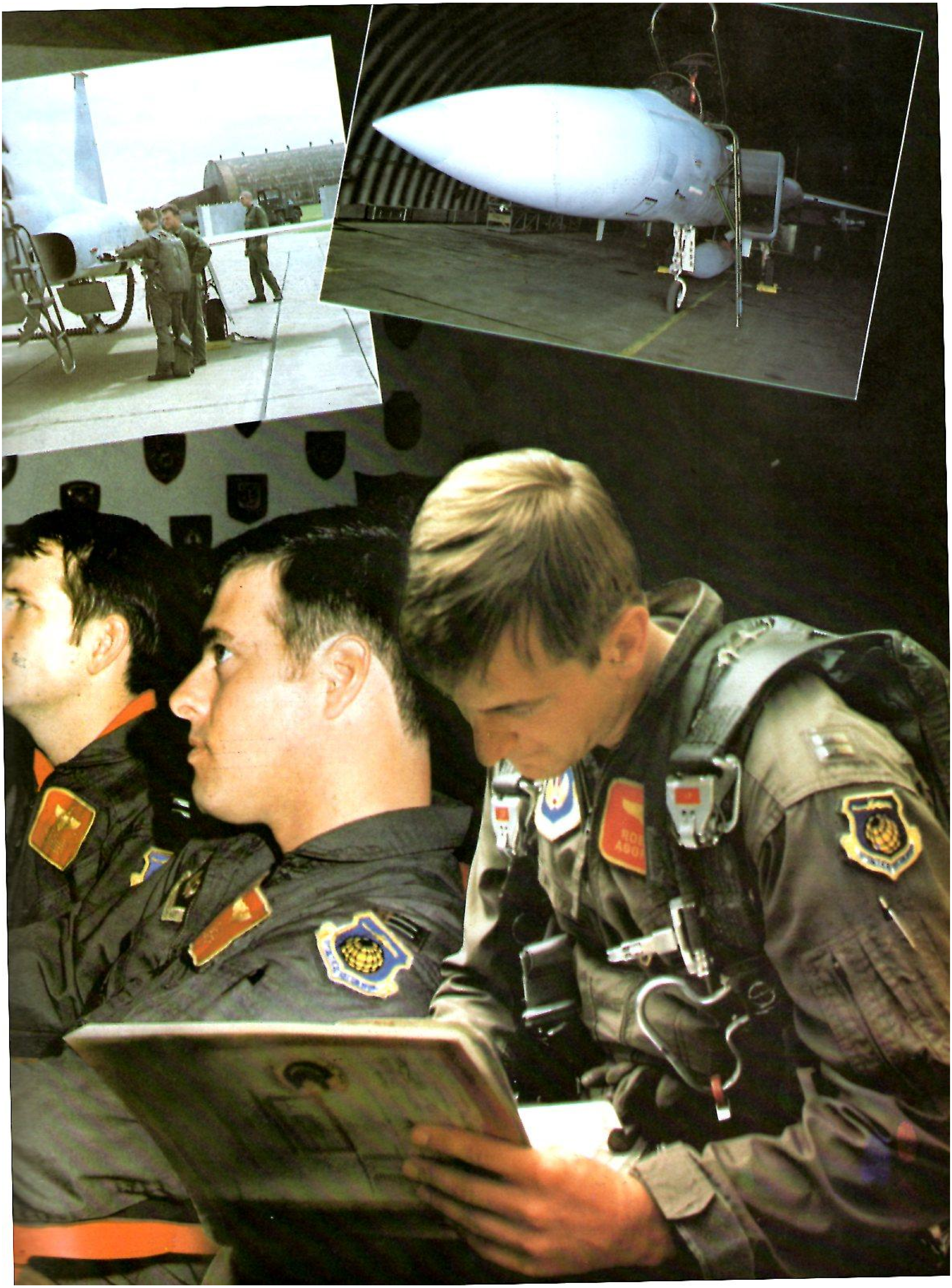




S. Gnych



S. Gnych





S. Gnych

S. Gnych



S. Gnych

un piloto agresor realiza unas 200 salidas al año. El capitán Jeff "Tico" Tice, antiguo piloto del F-111F de la 48.ª Ala de Caza Táctica y que estuvo destinado en los agresores durante dos años, comentó que era el "mejor trabajo" de la USAF.

Como todos los pitlotos que han servido en este escuadrón, Tice se presentó volutario para este destino. Los pilotos de este escuadrón normalmente son seleccionados de las alas de caza táctica destinadas en Europa, de modo que ya les son familiares las condiciones de la región. Tras un período de entrenamiento de tres meses en la Escuela de Agresores de la base de Nellis, se unen al escuadrón como instructores DACT plenamente calificados. Necesitan ser pilotos de caza bien adiestrados y experimentados, pero también tener una amplitud básica para la parte didáctica de su trabajo.

Los agresores en "combate"

El Escuadrón Agresor simula un ataque sobre una patrulla de F-111 escoltada por cuatro F-15. Durante la semana de las maniobras *"Red Star 86-2"* los pilotos de F-15 realizaron misiones de doce tipos diferentes contra los agresores, que simulaban tácticas aéreas soviéticas. El día 3, como refleja el gráfico, los F-15 combatieron contra los agresores en un encuentro simulado y "derribaron cuatro MiG". Los F-111 resultaron indemnes.







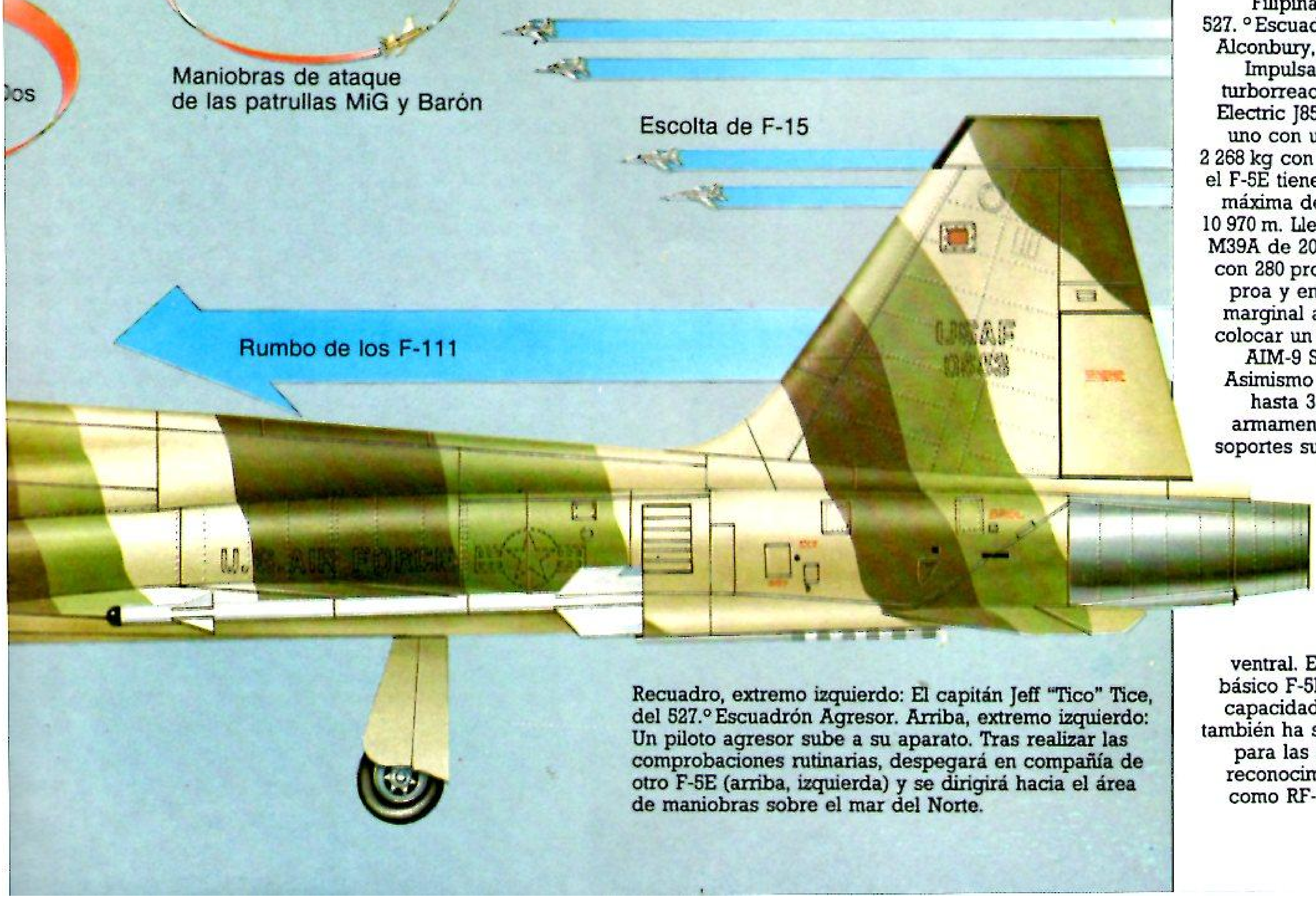
La instrucción teórica de las formas de amenaza soviéticas es una parte valiosa del trabajo de entrenamiento de los agresores en sus salidas DACT. Su tiempo se divide aproximadamente en un 50 por ciento entre clases teóricas y en vuelo. El escuadrón posee abundantes informes de inteligencia y los pilotos pasan muchas horas "en el sótano" estudiando los diversos aspectos del equipo, organización y tácticas de los soviéticos.

El área de experiencia especial de Tice es la del piloto de caza soviético y sus puntos de vista sobre la efectividad de sus contrincantes del Pacto de Varsovia en un combate aéreo son particularmente interesantes. Tice se ve a sí mismo como un típico piloto de caza de experiencia, que es básicamente lo mismo en todo el mundo. Si se le dejan sus propios mecanismos, se convertiría probablemente en un piloto occidental. Sin embargo, el sistema de entrenamiento soviético no le permite hacerlo, ya que da muy escaso valor a la iniciativa individual. De hecho, los comandantes soviéticos se mofan de la confianza occidental en esta cualidad, que relegan un poco más que un factor de "sentido común" en mitad de la confusión. Para ellos, esto no es ningún sustituto para la estricta adhesión al plan que ha sido cuidadosamente formulado por los oficiales superiores.

Este factor no es el único que tiende a evitar que los pilotos de caza soviéticos aprovechen todo su potencial. Como resultado de su excesivo cuidado en lo referente a la seguridad de vuelo, no se les permite volar su caza a los límites de sus prestaciones. Ni siquiera pasarán tanto tiempo en el aire como sus contrincantes norteamericanos, que acumularán de un 20 a un 25 por ciento más de horas de vuelo al año. No existen equivalentes soviéticos de los escuadrones agresores, pero sus pilotos tienen la oportunidad de entrenarse con cazas de diferente tipo en el arsenal del Pacto de Varsovia. Asimismo se hallan razonablemente informados sobre las fuerzas aéreas de la OTAN y saben a quién se tendrán que enfrentar, aunque en este aspecto saben menos que sus oponentes occidentales. Tice no duda de que los pilotos soviéticos se hallen altamente motivados, pero a pesar de todo confía en la habilidad de los pilotos de la OTAN para batirlos.

Esta confianza ha nacido de la experiencia obtenida durante los numerosos encuentros con los agresores y por el final ilustrativo de la misión del tercer día de las maniobras *"Red Star 86-2"*. Los cuatro F-15 Eagle de los *Bulldog* despegaron de Alconbury y se dirigieron hacia el lugar de encuentro con los cuatro F-111F. Enseguida les siguieron los F-5E de los agresores, liderados por el capitán Burns. Un problema de última hora en uno de los aparatos quedó rápidamente solventado mediante la asignación de un nuevo caza de repuesto. Así, los agresores pudieron poner en el aire los ocho aparatos previstos para enfrentarse a los *Bulldog*. Ya habían decidido la táctica idónea para aquella situación. La fuerza roja se dividiría en tres patrullas: Patrulla Roja y Patrulla MiG, cada una con tres cazas, y Patrulla Barón con dos. La primera montaría una CAP (patrulla aérea de combate) de barrera, con el objetivo principal de atacar a los F-111F. Ésta se llevaba a cabo a menudo como una

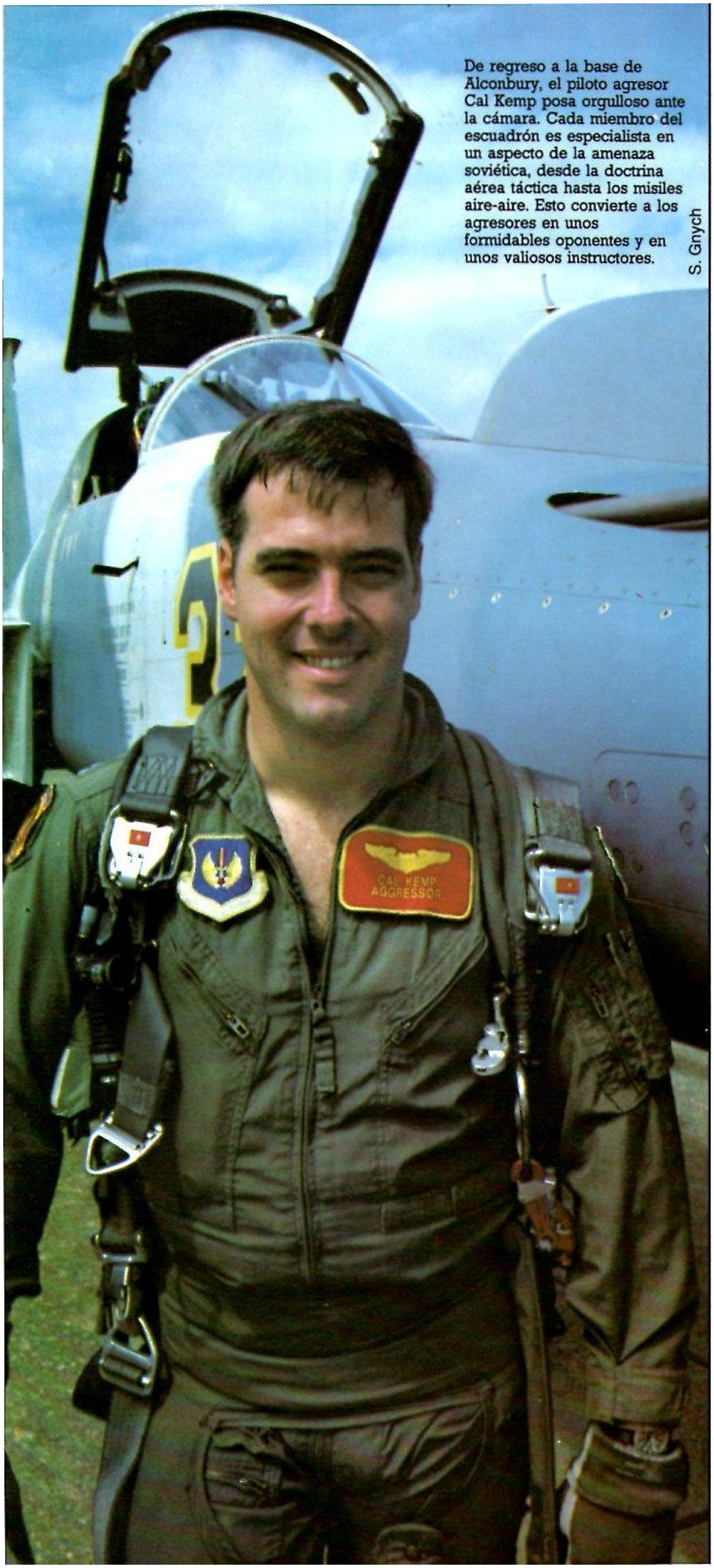




Recuadro, extremo izquierdo: El capitán Jeff "Tico" Tice, del 527.º Escuadrón Agresor. Arriba, extremo izquierdo: Un piloto agresor sube a su aparato. Tras realizar las comprobaciones rutinarias, despegará en compañía de otro F-5E (arriba, izquierda) y se dirigirá hacia el área de maniobras sobre el mar del Norte.

NORTHROP F-5E TIGER II

El F-5E (abajo, izquierda) es una versión desarrollada del F-5A Freedom Fighter, que entró en servicio en 1959. Éste se fabricó como caza supersónico ligero y de bajo coste para las fuerzas aéreas de los aliados de Estados Unidos y para los países del Tercer Mundo de la órbita norteamericana. Su sucesor, el F-5E, seguía la misma fórmula básica pero tenía motores más potentes, mayor maniobrabilidad debido a sus extensiones de borde de ataque y el *flap* de maniobra y un radar simple de búsqueda y seguimiento. El Tiger II realizó su primer vuelo el 11 de agosto de 1972 y se han construido desde entonces unos 1 300 para las fuerzas aéreas de diversas naciones como Brasil, Irán, Corea del Sur, Arabia Saudí, Suiza y Taiwan. Con la USAF el caza opera con el 425.º Escuadrón de Entrenamiento de Caza Táctica en la base de Williams, en Arizona, que entrena a pilotos extranjeros; con los 64.º y 65.º Escuadrones de Armamento de Caza (en misiones agresor) en la base de Nellis, Nevada; con el 26.º Escuadrón Agresor en la base de Clark, en las Filipinas; y con el 527. º Escuadrón Agresor en Alconbury, Gran Bretaña. Impulsado por dos turborreactores General Electric J85-GE-21B, cada uno con un empuje de 2 268 kg con poscombustion, el F-5E tiene una velocidad máxima de Mach 1,64 a 10 970 m. Lleva dos cañones M39A de 20 mm, cada uno con 280 proyectiles, en la proa y en cada borde marginal alar se puede colocar un misil aire-aire AIM-9 Sidewinder. Asimismo puede llevar hasta 3 175 kg de armamento en cuatro soportes subalares y uno ventral. El monoplaza básico F-5E, de limitada capacidad todotiempo, también ha sido modificado para las misiones de reconocimiento táctico como RF-5E Tigereye.



De regreso a la base de Alconbury, el piloto agresor Cal Kemp posa orgulloso ante la cámara. Cada miembro del escuadrón es especialista en un aspecto de la amenaza soviética, desde la doctrina aérea táctica hasta los misiles aire-aire. Esto convierte a los agresores en unos formidables oponentes y en unos valiosos instructores.

S. Gnych

CAP contrarrotativa, con los cazas en órbitas opuestas sobre el área de patrulla para incrementar las oportunidades de que alguno lograra el contacto con el enemigo. Las otras dos patrullas llevarían a cabo ataques en tenaza sobre los F-15 de escolta para romper la cobertura de éstos sobre los "Aardvark" y, por tanto, facilitar la tarea de interceptación de la Patrulla Roja. Una estratagema alternativa, también muy utilizada por los pilotos soviéticos, habría sido la utilización de las patrullas MiG y Barón como señuelos para atraer a los Eagle lejos de los F-111.

En la fase inicial del combate, los Eagle tuvieron una significativa ventaja al disponer de una excelente información sobre la disposición de sus adversarios gracias a sus radares. Esto les dió la posibilidad de evaluar las tácticas de los agresores antes del combate. Los F-5E, dotados con radares mucho menos sofisticados, dependían en esta fase de la información suministrada por los controladores GCI. No obstante, una vez que disminuyó la distancia, los radares de los Eagle eran de poca ayuda para rastrear a los pequeños F-5 en un combate cercano. Es más, puesto que los pilotos agresores tenían una mayor práctica en combates aire-aire que los de los F-15, su situación de ventaja era mayor. En común con los combates aéreos más modernos, el encuentro fue muy corto. El área de entrenamiento del mar del Norte utilizada por los agresores se encuentra a unos 160 km de Alconbury y, por tanto, gran parte de la salida se realizó con la patrulla de regreso. Normalmente sólo de tres a cinco minutos de una salida de una hora de duración se emplean para el combate.

El éxito de la oposición es, después de todo, sólo un reflejo de la calidad del entrenamiento

Los Eagle entraron en el área de maniobra en línea de frente muy espaciada. Su intención era atacar a los agresores poco antes de que los "Aardvark" llegaran al área a gran velocidad y a un nivel mucho más bajo (a Mach 1,3 y 1 500 m). Su conocimiento de las tácticas de los agresores era bueno, debido en gran parte a las claves proporcionadas por sus radares, y fueron capaces de alcanzar a cuatro de los F-5E antes de que éstos pudieran atacar. Normalmente, se realizaba un combate con misiles. En la experiencia de Griffin no se utilizan demasiado los cañones en los entrenamientos, aunque los misiles aire-aire guiados por radar tienen una probabilidad de impacto de sólo un 25 por ciento. Los misiles guiados por infrarrojos, como el AIM-9L, son mucho mejores. Sólo cuando los Eagle se retiraron, escasos de combustible, los F-5E consiguieron colocarse en una posición de ataque favorable sobre dos de los adversarios. Aparte de un breve instante, ninguno de los agresores llegó a ver a los "Aardvark", que podrían haber sido blancos particularmente difíciles de atacar desde arriba.

Cuando aterrizaron en Alconbury, los agresores se hallaban deprimidos y se reunieron para comentar la salida antes de ir a la sala de reuniones con los pilotos de los Eagle. Los detalles del combate se dibujaron en la pizarra y se utilizó una cinta con las conversaciones por radio como ayuda. Posteriormente, se dispuso de las películas de las fotoametralladoras de los cazas para analizar y comprobar la validez de los derribos reclamados. En caso de desacuerdo los jefes de patrulla deben mediar entre ellos. La derrota en esta misión fue, paradójicamente, un buen resultado para el escuadrón agresor. Tal y como refleja Tice, "nuestro trabajo es morir".

LLAMADA A LAS ARMAS

Durante 15 días, los infantes de marina de EE UU defendieron la isla de Wake contra los continuos ataques japoneses. La misma estuvo en manos del comandante Devereux.

El comandante Devereux llegó a la isla de Wake el 15 de octubre de 1941 y asumió el mando del destacamento del 1.er Batallón de Defensa. El atolón era un hervidero de febril actividad, ya que tanto los contratistas civiles como los infantes de marina se esforzaban por convertir la tranquila isla del Pacífico, que albergaba un hotel de la Pan American Airways y sus dependencias de mantenimiento, en una moderna base aérea. Como ha escrito el historiador de la infantería de marina, el coronel Robert D. Heinl:

> "En un sentido amplio... el otoño de 1941 en la isla de Wake era literalmente la imagen de Estados Unidos: una isla en el sendero de una guerra inevitable; una isla que vibraba con la incesante construcción en un esfuerzo de recuperar el tiempo perdido; una isla vestida de uniforme."

En el extremo más meridional de Wake ya se hallaba en activo un aeródromo, ocho refugios de hormigón estaban casi terminados y se trabajaba en los barracones, depósitos y almacenes. En la isla Peale se habían construido instalaciones para los aviones de patrulla, así como una rampa de hormigón, mientras que en el lago una draga extraía porciones de coral para el firme de las pistas de los hidroaviones que iban a ser destinados a Wake.

El 2 de noviembre llegaron 200 infantes de marina al mando del comandante George H. Potter y a finales de ese mes llegó a la isla el capitán de fragata Winfield Scott Cunningham, que asumió el mando de la isla. Devereux permaneció como jefe del destacamento de infantería de marina y fue el responsable de coordinar las operaciones del batallón de defensa y del VMF-211 (Escuadrón de Combate de Infantería de Marina). Este último, liderado por el comandante Paul A. Putnam, voló desde la cubierta del USS *Enterprise* el 4 de diciembre. Los doce Grumman F4F Wildcat del VMF-211 eran cazas de corto alcance, pero, como eran los únicos aviones de los que se disponía hasta que llegaran más refuerzos, se vieron forzados a realizar patrullas de día y de noche alrededor de la isla.

El destacamento de Devereux, responsable de la defensa terrestre de Wake, consistía en 15 oficiales y 373 infantes de marina, equipados con seis cañones

En las primeras horas del 7 de diciembre de 1941, la tranquilidad de la isla Oahu se vió interrumpida por el estruendo de los bombarderos en picado y el tableteo de las ametralladoras. Los japoneses, utilizando torpedos y bombas perforantes especialmente adaptadas, dañaron seriamente a la flota norteamericana en el Pacífico. Ningún acorazado quedó indemne. Mientras los torpederos y los cazas Cero picaban sobre las base naval de Pearl Harbor, los cañones antiaéreos, carentes de municiones preparadas, apuntaban inofensivamente hacia el cielo. Cinco horas más tarde, y a 4 000 km al oeste, los bombarderos japoneses atacaban la isla de Wake y se iniciaba la heroica defensa del atolón por parte de la Infantería de Marina. Abajo: El USS *Pennsylvania* tras el desastre de Pearl Harbor. El acorazado, aunque resultó gravemente dañado, sería reparado y posteriormente se uniría a la flota.



US Navy/RHL

LA ISLA DE WAKE

En 1940, la Armada de Estados Unidos inició un tardío pero necesario intento de construir instalaciones militares en varias de las islas situadas al oeste de Pearl Harbor como cinturón de seguridad para la más importante base naval de Estados Unidos. Por entonces, la isla de Midway tenía como guarnición al 3.er Batallón de Defensa, y elementos del 1.er Batallón de Defensa fueron enviados a la isla Johnson. La isla de Wake, a 4 000 km al oeste de Pearl Harbor, era de hecho un atolón compuesto por tres islas, Wake, Wilkes y Peale, que sumaban en total unas 1 050 hectáreas. Se esperaba que la isla se convirtiera en una base avanzada para los submarinos norteamericanos y de operaciones para los hidroaviones de patrulla Consolidated PBY Catalina. Obreros civiles e ingenieros navales comenzaron las construcciones en enero de 1941. En Pearl Harbor, el almirante Chester Nimitz, comandante en jefe de la Flota del Pacífico y del área del océano Pacífico, ordenó que elementos del 1.er Batallón de Defensa fueran enviados a Wake para reforzar la isla. Su orden concretaba que la guarnición fuera equipada con baterías antiaéreas de 76 mm (cuatro cañones cada una), tres baterías de artillería costera de 127 mm (dos cañones cada una) y una amplia gama de armas automáticas. El 19 de agosto de 1941 llegó a la isla el 1.er Batallón de Defensa, al mando del comandante Lewis W. Hohn, con cinco oficiales y 173 suboficiales y soldados.

costeros de 127 mm y doce piezas de artillería antiaérea de 76 mm. No obstante, esto significaba que había menos de la mitad de un batallón de defensa y que una de las baterías de 76 mm no contaba ni siquiera con servidores. Sólo tres de los cuatro cañones de las otras dos baterías podían ser servidos y disparados en caso de combate. Además, sólo tenían la mitad de los infantes de marina necesarios para manejar las ametralladoras de 12,7 mm y 7,6 mm que se utilizaban, respectivamente, para defensa aérea y terrestre. El radar de descubierta en superficie SCR-270B que se les había prometido no había llegado, y los ojos y los oídos de los infantes de marina subidos a lo alto de los depósitos de agua de 15 m de altura eran el único sistema de alerta ante un ataque aéreo.

Antes de que Devereux dejara Pearl Harbor se le dijo que su misión consistía únicamente en soportar "incursiones menores" en las que los atacantes se limitarían a bombardear e intentar desembarcar pequeños destacamentos para capturar suministros. Sin embargo, ni siquiera con todos los efectivos necesarios podrían haberse defendido de un ataque a gran escala y si llegara el caso, se le dijo, tendrían que aguantar hasta que se les pudieran enviar refuerzos de Pearl. Éstas eran, por tanto, las condiciones en las que se hallaba Wake al comienzo de la guerra.

En las primeras horas del 8 de diciembre, un oficial interceptó un mensaje por radio en el que se afirmaba que Pearl Harbor se hallaba sometida a un ataque aéreo. Inmediatamente, Devereux ordenó que sonara "la llamada a las armas". A las 07,30 horas, se habían sacado de los polvorines las municiones y se habían distribuido a todos los puestos de la infantería de marina. El comandante Cunningham informó a Devereux que instalaría su puesto de mando en el Campamento 2, y Devereux decidió establecer el suyo tan pronto como se instalaran los sistemas necesarios para las comunicaciones por radio.

Al mediodía, una formación de 30 bombarderos japoneses procedente de las islas Marshall apareció sin previo aviso detrás de la cobertura de un nubarrón de lluvia para dar a los habitantes de la isla de Wake el sabor de la guerra. Los japoneses cruzaron la línea de playa en oleadas entre el Campamento 1 y el cabo Peacock, y dejaron caer su carga de bombas en mitad de un fuerte fuego antiaéreo. Destruyeron siete cazas Wildcat en el suelo y, cuando el tanque de combustible del escuadrón, con 94 625 litros, sufrió un impacto directo, la zona quedó convertida en una bola de fuego. Tras dejar un rastro de muerte y destrucción en el que perecieron 23 infantes de marina y otros once quedaron heridos, los bombarderos cruzaron el lago y atacaron las instalaciones de la Pan American, donde incendiaron los tanques de combustible y mataron a diez civiles norteamericanos. Diez minutos después, los aviones japoneses se habían esfumado, por lo que comenzaron las tareas de limpieza y atención de los heridos. Los muertos se trasladaron a una cámara frigorífica vacía hasta que se pudieran excavar tumbas en el coral.

Ante la perspectiva de que el enemigo pudiera lanzar un asalto en diversos puntos de la costa, Devereux creó una reserva móvil al montar cuatro ametralladoras en un camión y asignar al vehículo una docena de infantes de marina. Si la situación se volvía desesperada, estos hombres podrían enviarse al área de mayor peligro. Al anochecer, Devereux dispersó sus cañones de la siguiente forma: una batería de dos de 127 mm y una batería de tres cañones de 76 mm en el cabo Peacock; una batería de dos piezas de 127 mm y una de cuatro de 76 mm en el cabo Toki, y una tercera batería de 127 mm y otra de cuatro cañones de 76 mm en el cabo Kuku. También se instalaron ametralladoras en los alrededores de la pista del aeródromo y se emplazaron cuatro ametralladoras de 12,7 mm en las islas Wilkes, cabo Peacock y Peale con fines antiaéreos. Entretanto, se minó la pista con dinamita y se instalaron generadores para hacer estallar las minas en tres posiciones alrededor de la misma.

Ambos proyectiles penetraron por el costado de babor del combés del crucero

Tal y como se esperaba, a las 11,45 horas del día siguiente aparecieron sobre el horizonte los bombarderos japoneses, 27 aviones procedentes del sur. Sin embargo, esta vez, los pilotos de la infantería de marina estaban preparados. Había cuatro Wildcat en el aire que esperaban la llegada del enemigo. Aunque los bombarderos consiguieron, de nuevo, sembrar la destrucción en la isla, los "cuello de cuero" reclamaron un

US Navy





Izquierda: El Grumman F4F Wildcat, un avión pilotado con notable tenacidad por el VMF-211. Los bombarderos japoneses, escoltados por los ágiles cazas Cero (abajo, izquierda), poseyeron una aplastante superioridad numérica, aunque los valerosos pilotos norteamericanos cumplieron con su deber. Abajo: Tropas japonesas utilizan una ametralladora de 6,5 mm en su avance.

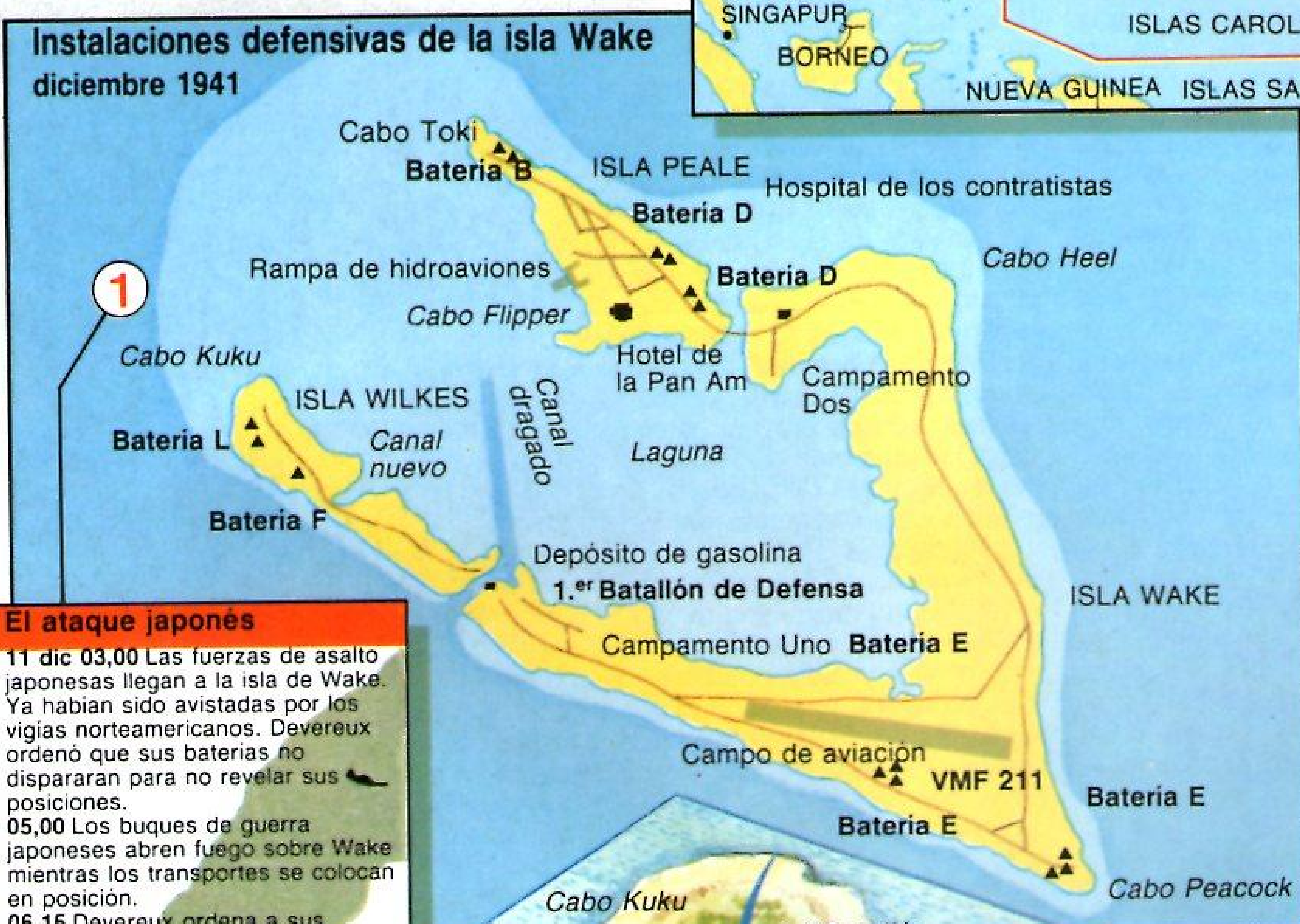
Isla de Wake
diciembre 1941

El 19 de agosto de 1941 llegaron a Wake los primeros componentes del 1.er Batallón de la Defensa del USMC. Formaban parte del refuerzo general de las defensas norteamericanas en el Pacífico tras el incremento de la tensión entre Estados Unidos y Japón. Éstos recibieron nuevos refuerzos el 2 de noviembre, y el 4 de diciembre llegaron los hombres y los aviones del VMF-211.

Por estas fechas las fuerzas japonesas ya se habían desplegado para atacar a través del Pacífico. Como parte de esta ofensiva general, Wake fue sometida a intensos ataques aéreos los días 8 a 10 de noviembre por los bombarderos japoneses basados en las islas Marshall. Al mismo tiempo, una fuerza de asalto procedente de las mismas se dirigió hacia Wake. Ésta llegó el 11 de diciembre.



La guerra del Pacífico
diciembre 1941



Instalaciones defensivas de la isla Wake
diciembre 1941

El ataque japonés

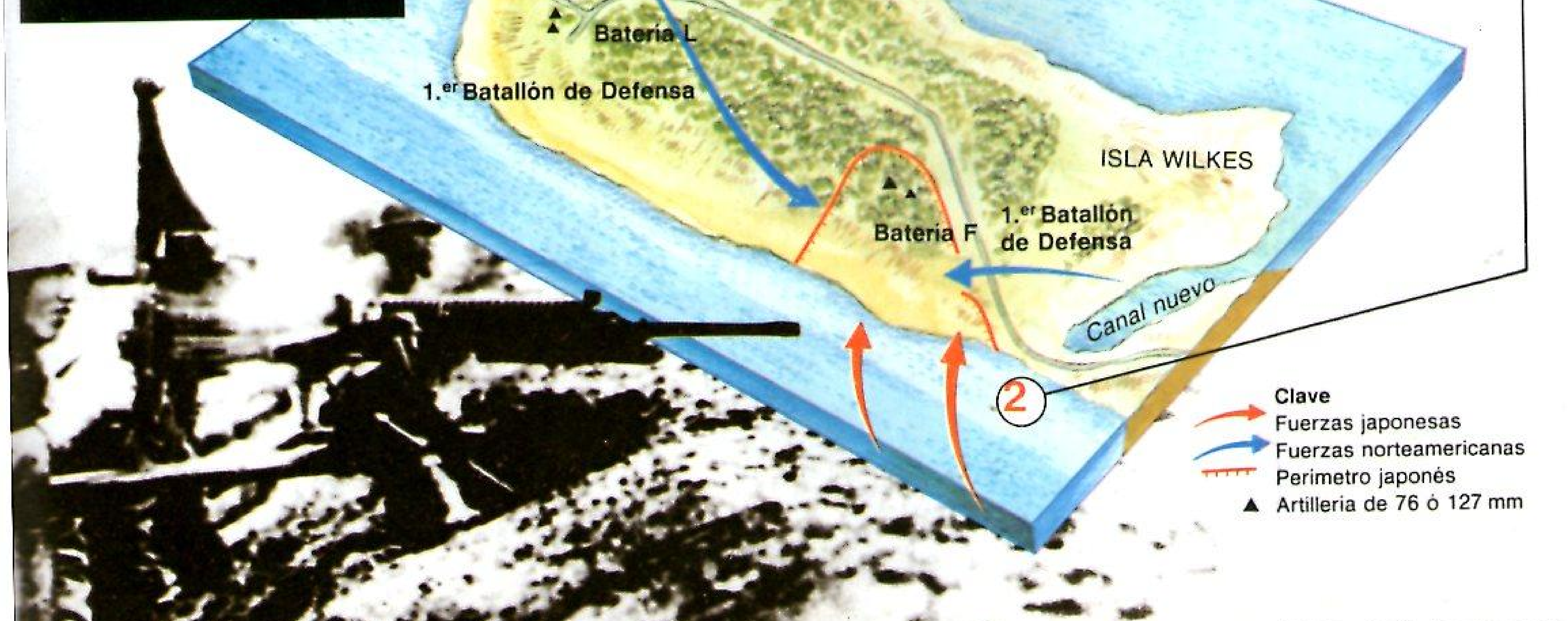
11 dic 03,00 Las fuerzas de asalto japonesas llegan a la isla de Wake. Ya habían sido avistadas por los vigías norteamericanos. Devereux ordenó que sus baterías no dispararan para no revelar sus posiciones.
05,00 Los buques de guerra japoneses abren fuego sobre Wake mientras los transportes se colocan en posición.
06,15 Devereux ordena a sus baterías que abran fuego.



Desembarco en Wilkes

23 dic 02,00 Los buques japoneses desembarcan tropas en la isla Wilkes.
02,45 Los infantes de marina de la isla Wilkes utilizan un foco para iluminar la playa delante de la Batería F. Observan el desembarco del destacamento de Takano. Los cañones de 76 mm de la Batería F disparan pero son capturados.
11,15 Los infantes de marina de la isla de Wake se rinden.
13,30 Los infantes de marina de la isla Wilkes se rinden.





derribo, mientras que las baterías de 76 mm también acertaron a alguno. Los norteamericanos no lo supieron entonces, pero 14 bombarderos regresaron a su base dañados por los antiaéreos.

Aquella noche, Devereux trasladó los cañones de 76 mm del cabo Peacock a unos 500 m tierra adentro por si había sido observada su posición inicial. En ésta se emplazaron falsos cañones que serían destruidos al día siguiente cuando 18 aviones japoneses atacaron a las 10,45 horas. Nueve de los bombarderos atacaron las islas Wilkes y dañaron seriamente a los cañones de 127 mm y los depósitos de municiones. Los otros nueve bombarderos atacaron la isla Peale, pero los antiaéreos los mantuvieron a raya y sus bombas no cayeron con precisión. Entretanto, los cuatro Wildcat se abalanzaron sobre los bombarderos. El capitán Henry Elrod consiguió derribar dos de los atacantes.

A las 03,00 horas del 11 de diciembre, el centinela despertó a Devereux y le dijo que se habían detectado movimientos del enemigo en la costa. Devereux oteó el horizonte y descubrió una serie de sombras sólo ligeramente más oscuras que la noche que las envolvía. Posteriormente supieron que esta fuerza japonesa comprendía tres cruceros ligeros, seis destructores, dos destructores de transporte con la fuerza de desembarco y dos transportes con la guarnición japonesa.

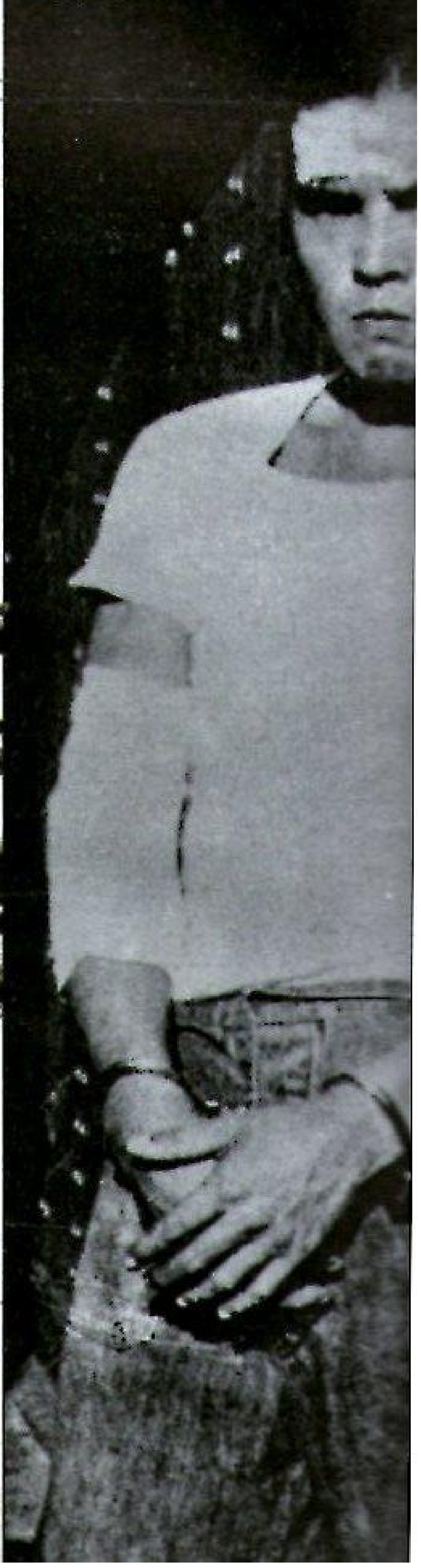
Se mandó a todo el mundo a sus puestos y que no se abriera fuego hasta nuevo aviso. Devereux sabía que su única oportunidad era jugar al gato y al ratón, y dejar que los japoneses se acercaran lo suficiente para que sus cañones de 127 mm les infligieran daños antes de que se dieran cuenta.

Los minutos parecieron horas mientras los buques enemigos se acercaban más y más. A las 05,00 horas el buque insignia *Yubari*, un crucero ligero, abrió fuego y fue seguido de cerca por dos destructores. Debido a la forma casual en la que los buques se acercaban a la costa, Devereux estaba convencido de que los bombarderos habían informado a su regreso a la base que todo en la isla había sido destruido. Cuando los japoneses comenzaron a disparar con sus cañones, los norteamericanos se encontraban en sus refugios y no tenían nada de que preocuparse a excepción de los impactos directos.

Los cañones de 127 mm norteamericanos en la isla Wilkes y en el cabo Peacock habían rastreado al enemigo durante 75 minutos mientras se aproximaba a Wake, y a las 06,15 horas, cuando se encontraba a unos 4 000 m de la costa, Devereux dio la orden de abrir fuego. Las dos baterías lo hicieron conjuntamente, como si fueran una. Cuando las salvas iniciales llegaban a su objetivo, el teniente Clarence A. Barninger, jefe de la batería A del cabo de Peacock, redujo el alcance en 450 m y disparó de nuevo con sus dos cañones. Ambos proyectiles alcanzaron al crucero ligero por la banda de babor, justo en la mitad del buque, seguidos de cerca por otros dos más que hicieron impacto ligeramente a popa de los dos primeros disparos. De los boquetes comenzó a salir vapor y humo mientras el crucero intentaba cambiar de rumbo. Un destructor, que estaba tendiendo una cortina de humo entre el crucero y la costa, viraba de popa cuando recibió un impacto directo de 127 mm en su castillo de proa. En la isla Wilkes, el comandante de la batería L, teniente John A. McAlister, calculó de nuevo el alcance y la derrota para la siguiente salva, que hizo estallar al destructor. El *Hayate* se convirtió así en el primer buque de guerra japonés

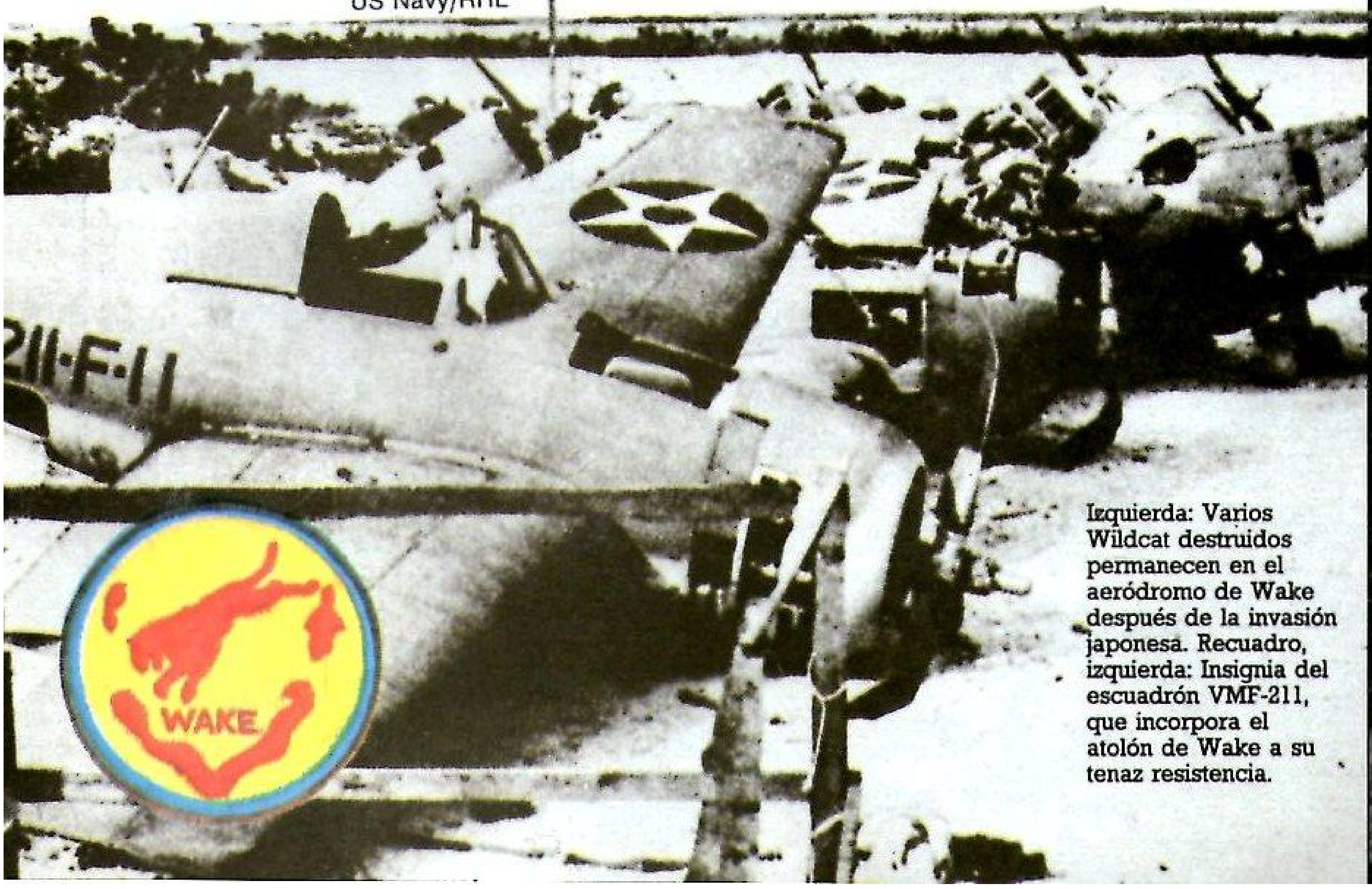


UPI/Bettmann



Arriba: Dos meses después de salir del cautiverio, el coronel Devereux (centro) mantiene una reunión con compañeros de la Infantería de Marina que habían combatido con él en la isla de Wake. Abajo: Un soldado japonés capturado en Wake hace un gesto de disgusto a la cámara.

US Navy/RHL



Izquierda: Varios Wildcat destruidos permanecen en el aeródromo de Wake después de la invasión japonesa. Recuadro, izquierda: Insignia del escuadrón VMF-211, que incorpora el atolón de Wake a su tenaz resistencia.

hundido por los norteamericanos en la Segunda Guerra Mundial.

En la isla Peale, la batería B, al mando del teniente Woodrow Kessler, tuvo también su oportunidad de entrar en combate y abrió fuego contra los destructores que se le acercaban. Sin embargo, aunque consiguió algunos impactos, los buques enemigos mantuvieron su curso y destruyeron a su vez uno de los cañones de 127 mm. Entretanto, tres transportes fueron alcanzados. Todos los demás buques estaban fuera de alcance y Devereux ordenó el alto el fuego a las 07,00 horas.

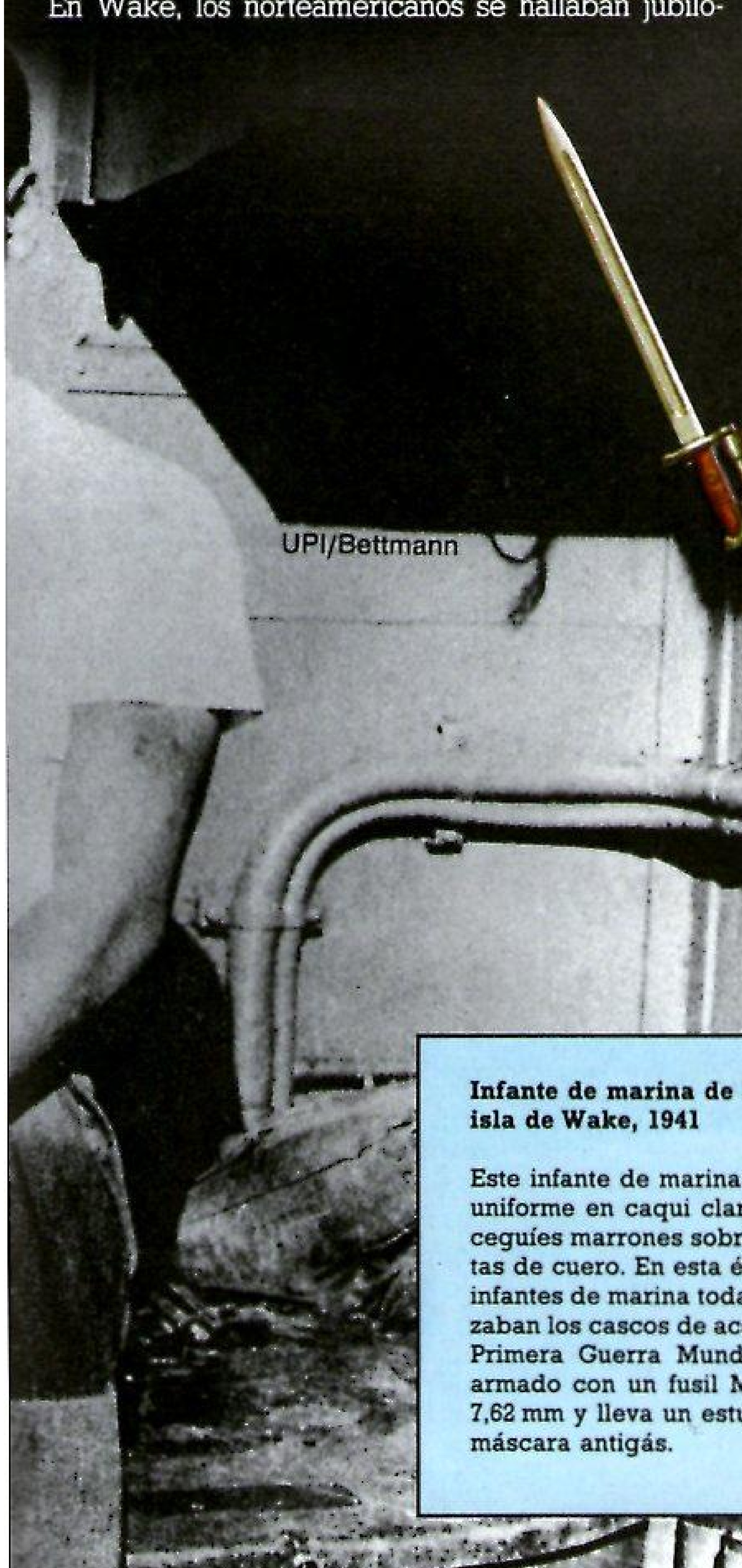
A pesar de volar en mitad de una densa antiaérea enemiga, los pilotos del VMF-211 consiguieron algunos derribos

Durante todo este tiempo, los Wildcat habían atacado a los buques enemigos, a pesar de que sólo podían llevar dos bombas de 45 kg y tener que regresar al aeródromo cada vez para rearmarse. Pese a volar a través de una fuerte barrera antiaérea, los pilotos norteamericanos consiguieron algunos impactos. A las 07,30 horas, durante su última salida, el capitán Elrod lanzó una de sus bombas sobre el destructor *Kisaragi*, que se hundió casi de inmediato.

En Wake, los norteamericanos se hallaban jubilosos, aunque extenuados. Habían hundido dos buques enemigos, otros ocho estaban dañados y habían matado a unos 700 soldados y marinos japoneses. Todo ello al coste de sólo cuatro infantes de marina heridos y un avión derribado. El coronel Heinl anotó:

"Los artilleros y aviadores de la Infantería de Marina norteamericana habían logrado una gesta no igualada en ningún otro lugar en la Segunda Guerra Mundial: derrotar un asalto anfibio."

Con todo, y a pesar de que la primera fuerza japonesa se retiró más allá del horizonte, Devereux estaba seguro de que los japoneses ya realizaban planes para destruir la isla. No se equivocó, ya que a las 10,00 horas sobrevino un nuevo ataque aéreo. Los dos Wildcat supervivientes se enfrentaron a los doce bombarderos japoneses y consiguieron derribar a dos, mientras que los artilleros antiaéreos reclamaron el derribo de otro más y haber alcanzado seriamente a otros tres. Ese día, el 11 de diciembre, fue el punto culminante de la defensa de Wake.



UPI/Bettmann



Infante de marina de EE UU, isla de Wake, 1941

Este infante de marina lleva un uniforme en caqui claro y borceguíes marrones sobre las botas de cuero. En esta época los infantes de marina todavía utilizaban los cascos de acero de la Primera Guerra Mundial. Está armado con un fusil M1903 de 7,62 mm y lleva un estuche con máscara antigás.

BATALLONES DE DEFENSA DE LA INFANTERÍA DE MARINA

Tras la formación de la FMF (Fuerza de Flota de la Infantería de Marina) en 1933, la actitud aislacionista del pueblo norteamericano vio con extrema desgana la apropiación de dinero por parte del Congreso para cualquiera de sus servicios militares. No obstante, Thomas Holcomb, general de división del Cuerpo de Infantería de Marina, argumentó de forma inteligente que un incremento de los efectivos humanos de la Infantería de Marina podría constituir en realidad un incremento de las fuerzas defensivas, más que de las ofensivas, de Estados Unidos. Según esto, el programa de batallones de defensa comenzó con la creación del 3.er Batallón el 10 de octubre de 1939. Ello quería proporcionar al Cuerpo de Infantería de Marina una fuerza capaz de defender las bases de la flota de Estados Unidos. El 2 de octubre de 1941 aparecieron las tablas de organización de cuatro tipos diferentes de batallones defensivos. En común sólo tenían la plana y la batería de servicio, así como un grupo de artillería antiaérea de 76 ó 90 mm. La adición de dos de los siguientes componentes completaba la organización del batallón: un grupo de artillería de 155 mm; uno de armas especiales; uno de artillería de 127 mm; uno de ametralladoras; o un grupo de artillería de 177 mm. La fuerza total de estos batallones era, generalmente, de unos 1 000 hombres. Originalmente estaba previsto que estos batallones pudieran llegar a un objetivo después de que hubieran desembarcado las tropas de asalto. Sin embargo, en el caso de Wake, Midway y otras islas del Pacífico, los batallones de defensa estaban ya reforzados cuando Estados Unidos entró en la guerra.

En 1944, 17 de los 20 batallones de defensa fueron reconvertidos en batallones antiaéreos. Su personal fue transferido a las unidades de artillería antiaérea, mientras que el resto fue reentrenado como artilleros de campaña y transferidos a regimientos del arma.

A partir de este momento, los japoneses comenzaron a realizar dos incursiones aéreas por día, la primera a mediodía y la segunda al anochecer, por parte de hidroaviones. Cada incursión se cobró su tasa en hombres y equipos, a pesar de la férrea defensa de la artillería antiaérea y los aviones norteamericanos. La valentía y la extraordinaria profesionalidad exhibida por el comandante Putnam, sus pilotos y su personal de tierra, alentaron al resto de los combatientes. El 14 de diciembre, la cola de uno de los dos Wildcat supervivientes fue incendiada durante una incursión aérea. Tres hombres de la sección de técnicos del escuadrón, el subteniente John Kinney, el sargento mecánico William Hamilton y el mecánio de aviación de primera clase James Hesson, dejaron sus refugios y corrieron hacia el incendiado aparato. Contra reloj, consiguieron retirar a tiempo el motor intacto del Wildcat y llevarlo a lugar seguro. Canibalizando los restos de los demás aviones destruidos, los mecánicos realizaron milagros y, tres días más tarde, el VMF-211 tenía cuatro Wildcat para combatir al enemigo.

El 20 de diciembre, las posiciones artilleras fueron alcanzadas por 29 bombarderos de la Armada japonesa escoltados por 18 cazas Cero. Ésta era la primera vez que el atolón era atacado por aviones embarcados, lo que significaba que una fuerza operacional enemiga se acercaba a Wake. Dos días más tarde, mientras dos Wildcat se hallaban en el aire, se avistaron 39 aviones procedentes del norte. Ambos pilotos atacaron desde una altura de 3 600 m y el capitán Herbert Freuler consiguió derribar a uno antes de ser alcanzado desde atrás por un Cero. Aunque estaba herido en la espalda y en un hombro, Freuler consiguió realizar un aterrizaje de emergencia. El otro Wildcat, pilotado por el subteniente Carl Davidson, no regresó y nunca más se supo de él. Ahora, los defensores ya no tenían aviones.

Devereux organizó al batallón, para rechazar cualquier intento de desembarco. Puesto que el aeródromo era, sin lugar a dudas, un objetivo primordial para el enemigo, pensó que éste atacaría en algún lugar entre los cabos Kuku y Peacock. Por tanto, reforzó la costa sur aunque, al mismo tiempo, sabía que los japoneses podían hacer fintas en cualquier otro lugar del atolón e incluso entrar en la laguna. Había 60 infantes de marina, al mando del capitán Wesley Mc C. Platt, en la isla Peale y otros 85 en la costa de la isla Wilkes. Se tomó la decisión de concentrar los cañones antiaéreos, y los de 76 mm se trasladaron a la propia Wake, mientras que otros dos más se emplazaban en Peale. Los cañones de 127 mm permanecieron en sus posiciones originales.

A las 01,15 horas del 23 de diciembre, cuando ya estaban todas las baterías y las ametralladoras instaladas a lo largo de la costa, los puestos de observación informaron del avistamiento de pequeños botes en la costa norte de Peale y barcazas en las cercanías del cabo Peacock. Cinco minutos más tarde, las ametralladoras de la isla Wilkes abrieron fuego y se inició el ataque. Unos 1 000 soldados de la Fuerza Especial de Desembarco Naval llegaron a la costa por cuatro puntos diferentes entre los cabos Kuku y Peacock. Las barcazas fueron alcanzadas por un denso fuego de ametralladoras, y un cañón de 76 mm, emplazado como arma antibuque, consiguió 14 impactos en uno de los dos destructores de transporte. Al mismo tiempo, otros 1 000 japoneses desembarcaban en la costa sur de Wake.

A medida que los informes de la batalla llegaban al puesto de mando de Devereux, las oportunidades de los norteamericanos comenzaron a disminuir por momentos. A pesar de la férrea defensa ejercida por los infantes de marina del capitán Wesley Mc C. Platt, la isla Wilkes fue capturada. En un momento dado, Platt y nueve soldados habían rechazado una fuerza de unos 100 japoneses e incluso lanzaron un contraataque, antes de darse cuenta de que la situación era desesperada y optar por retirarse a la isla Wake.

Las primeras luces del día revelaron que había 17 buques enemigos alrededor de Wake y Devereux recibió un mensaje del cabo de Toki en el que se avisaba que tres destructores se hallaban dentro del alcance y seguían acercándose. Ordenó que los dos cañones de 127 mm abrieran fuego sobre el destructor de cabeza. Los artilleros consiguieron un impacto directo con la cuarta salva y lo hundieron.

Se envió el siguiente mensaje: "Cesen el fuego. Destruyan todas las armas. La isla se rinde"

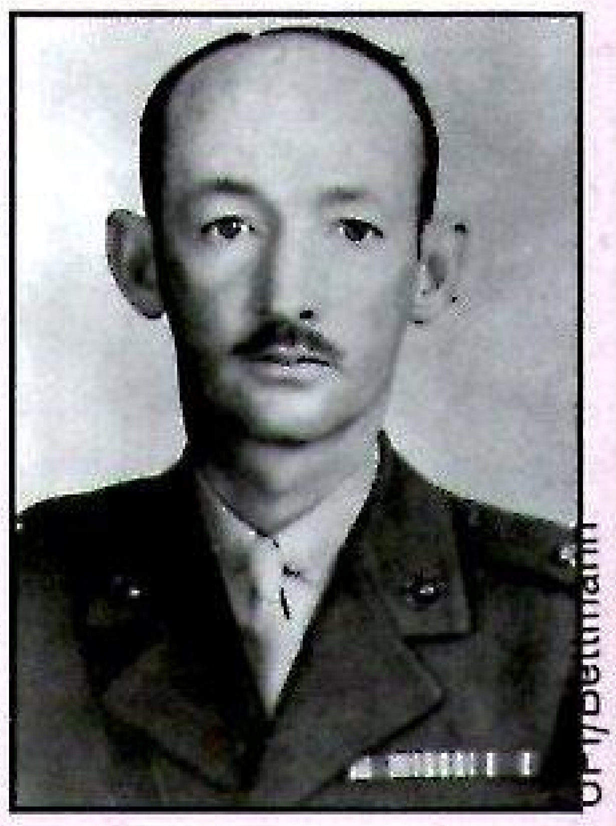
Durante toda la batalla, el capitán de fragata Cunningham había dejado la defensa de la isla en manos de Devereux y se había mantenido en contacto con él por radio. A las 07,00 horas, cuando Devereux le informó que los japoneses habían capturado la isla de Wilkes y que todas las posiciones avanzadas habían sido superadas, replicó: "Bien, creo que sería mejor dejarlo". La decisión de Cunningham de rendirse era inevitable, pues no había ningún buque aliado a menos de 24 horas de la isla. Continuar la lucha hubiera sido una pérdida inútil de vidas.

Se envió el siguiente mensaje: "Cesen el fuego. Destruyan todas las armas. La isla se rinde."

Para aquellos que habían sobrevivido al asalto japonés, comenzaba ahora el cautiverio. Después de algunas atrocidades por parte de los japoneses, los prisioneros fueron embarcados el 12 de enero de 1942 a bordo del *Nitta Maru* con rumbo a Japón, en donde pasarían cuatro años como prisioneros de guerra. Devereux consiguió sobrevivir y siempre estuvo orgulloso de sus infantes de marina. Habían sido lo mejor del Viejo Cuerpo.

El ejemplo de la resistencia de Wake llevó al presidente Roosevelt a declarar que ésta inspiró a otros miles a sacrificarse en el servicio. Abajo: El 14 de mayo de 1944 las tropas norteamericanas volvieron a la isla.





UPI/Bettmann

GENERAL DE BRIGADA DEVEREUX

James Patrick Sinnott Devereux (arriba) nació el 20 de febrero de 1903 en Cabaña, Cuba. Hijo de un oficial médico del Ejército de EE UU, ingresó en la Academia Preparatoria del Ejército y la Armada de Washington D.C. y más tarde entró en la universidad de Cornell. Devereux se alistó en el Cuerpo de Infantería de Marina en julio de 1923 y pasó al servicio activo dos años después. Tras destinos en Cuba y Nicaragua y un período embarcado, Devereux fue enviado a China, donde mandó el destacamento montado de la Guardia de la Legación en Pekín. En 1933 se le asignó a la Escuela de Artillería de Costa en Fuerte Monroe, Virginia, y después fue instructor en la Escuela de Armas de Defensa de los Cuarteles de Infantería de Marina de Quantico. Con el empleo de comandante, Devereux fue enviado a Pearl Harbor en enero de 1941 y se incorporó al 1.er Batallón de Defensa. De allí fue trasladado a Wake como jefe de los 373 infantes que componían el destacamento de la isla. Tras su liberación como prisionero de guerra en 1945, Devereux se destacó como estudiante en la Escuela de Guerra Anfibia de Quantico, Virginia. Tras su graduación, fue asignado a la 1.ª División de Infantería de Marina en Camp Pendleton, California. Se retiró el 1 de agosto de 1948 con el empleo de general de brigada. Por su valentía al mando de la pequeña guarnición que defendió la isla de Wake, Devereux recibió la Cruz de la Armada.

AIR AMERICA

Los pilotos de Air America, veteranos de la Segunda Guerra Mundial y Corea, desempeñaron un importante papel en la guerra encubierta de Laos. El coronel Rod Paschall, que voló con ellos, fue uno de los protagonistas de la operación *"Triangle"*.

El pequeño monoplano descendía a través de las nubes describiendo círculos cerrados. El piloto, Bill Dawson, y el coronel Rod Paschall tenían los ojos fijos en el altímetro y, de vez en cuando, escudriñaban a través del parabrisas con la esperanza de no ver repentinamente una ladera verde. Las manos de Bill Dawson apretaron aún más los controles. Unos cientos de metros más y ya tendrían que ascender. Había demasiadas montañas debajo. Paschall pensaba que tendría que volver a Vientiane, esperar a que mejorase la visibilidad y después intentar llegar a Ba Na aquel día. No parecía un mal trabajo: la guerra podía esperar y le libraba de la agonía de buscar rocas entre las nubes. De repente, las nubes comenzaron a desaparecer y vieron el suelo a 300 m por debajo.

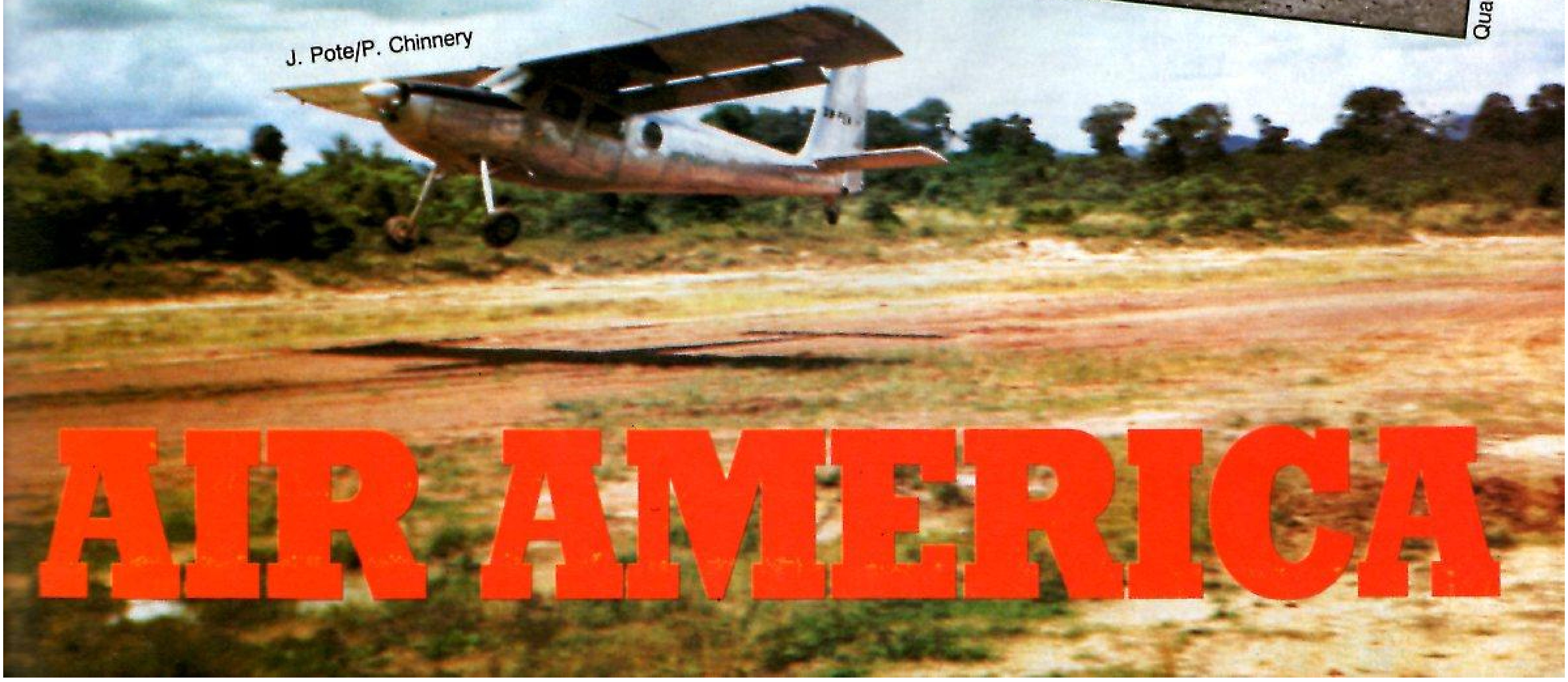
No había montañas: el terreno era extenso y llano. Entonces se dieron cuenta de que estaban en un lugar equivocado; habían perdido el rumbo y volaban bajo –demasiado bajo– sobre la llanura de Jars. Este territorio estaba controlado por los Pathet Lao (comunistas laosianos). Bill inclinó rápidamente el avión a la izquierda en un giro de 180 grados hacia el sur. Mientras nivelaba el aparato, ambos vieron lo que más temían: soldados Pathet Lao corriendo hacia su posición antiaérea de 37 mm. Les habían oído acercarse y les llevaban ventaja. Paschall no estaba nada preparado para lo que pasó después. Mientras los músculos de su cuerpo se tensaban para que el Helio Courier ascendiese, Bill Dawson lanzó el avión en un ensordecedor picado sobre el cañón. Al pasar sobre sus servidores, a sólo unos metros de ellos, Paschall pudo ver el terror en sus ojos. Los soldados vacilaron lo suficiente para que Bill ganase algunos cientos de metros sobre ellos. Lo más importante era que volaban tan bajo que a los soldados les era imposible alinear su arma con el avión. Paschall aprendió entonces lo que Bill Dawson ya sabía: cuando se está tan cerca de un cañón de 37 mm, lo mejor es permanecer cerca del suelo.

El avión se lanzó en un vertiginoso zigzag hasta que las montañas del margen meridional de la llanura de Jars comenzaron a divisarse. Bill evitó lo que parecía un barranco y, tras ganar altitud rápidamente, se introdujeron entre las cimas de las montañas y la baja capa de nubes. Ambos divisaron la primitiva pista de aterrizaje de Ba Na y, a los pocos minutos, ya estaban en tierra. Ba Na era el cuartel general de Kong Le, comandante del Ejército Neutralista laosiano, y el trabajo de Paschall como adjunto militar consistía en asegurarse de que la fuerza de Kong Le tuviese el equipo y transporte necesarios para desempeñar su papel en la futura operación *"Triangle"*. Bill Dawson tenía otros "clientes" a los que atender aquel día según el inflexible programa de la Air America, y Paschall sabía que después estaría de vuelta. Dawson tenía órdenes de recoger al capitán Paschall en Ba Na a las 16,30 horas y la línea aérea siempre cumplía su lema: "Lo que fuese, cuando fuese y donde fuese, con profesionalidad".

Aquel no era el primer viaje de Paschall con la Air America. Esta peculiar línea aérea le había transportado a él y a su destacamento de Fuerzas Especiales a su primer destino de combate en Vietnam unos dos años antes. Air America les había llevado suministros y, de vez en cuando, había efectuado reconocimientos aéreos para ellos. Allí, en Laos, la aerolínea era casi lo único de lo que disponían. Su espina dorsal



Quadrant Picture Library



J. Pote/P. Chinnery

Inferior: Un Helio Courier de Air America aterriza en una pista de Laos. Estos aparatos ligeros resultaron extremadamente útiles en el transporte de asesores militares y pequeñas cantidades de suministros, y eran particularmente adecuados para operar desde las primitivas instalaciones aeroportuarias disponibles en Laos. Cuando había que transportar cargas mayores, Air America utilizaba sus Pilatus Porter (abajo).

AIR AMERICA

Cuando Mao Tse-Tung empezó a amenazar a las fuerzas nacionalistas chinas del Kuomintang a finales de los años cuarenta, el general norteamericano Claire Lee Chennault, fundador de los famosos "Tigres Voladores" de la Segunda Guerra Mundial, volvió a China para formar Civil Air Transport (CAT), una aerolínea comercial bajo licencia china. La misión de los pilotos de CAT era transportar suministros a las comunidades chinas envueltas en la guerra y, tras la toma de posesión de Mao en 1949, la compañía abandonó China e instaló una nueva base en la isla de Taiwan. Con la creciente participación norteamericana en Asia, la Agencia Central de Inteligencia (CIA) buscaba una aerolínea comercial flexible para las necesidades de transporte de sus proyectos. Chennault pudo ofrecer a Washington sus servicios pero, aunque la CIA empezó a hacerse cargo, nunca consiguió el control pleno de su organización. Air America fue un "producto" accesorio de CAT, una "propiedad" de la CIA destinada a volar en 11 países distintos y cuya plantilla creció hasta los 6 000 empleados. A comienzos de los años sesenta, sin fuerzas terrestres estadounidenses en Laos, la CIA utilizó Air America para transportar y abastecer a las tropas anticomunistas irregulares locales, incluido el Ejército Neutralista y las tribus indígenas Meo, frente a las incursiones vietnamitas. La guerra en Laos desplazó a numerosos aldeanos Meo y también se utilizó a Air America por parte de la Agencia de Desarrollo Internacional (AID) del gobierno norteamericano como apoyo logístico para su programa de educación y ayuda médica a los Meo.

consistía en un grupo de aviones C-46 Curtiss Commando y C-47, los famosos bimotores logísticos de la Segunda Guerra Mundial. Estos aviones efectuaron la mayor parte de los lanzamientos en paracaídas de las Fuerzas Armadas laosianas y llevaron a cabo viajes programados por los pocos aeródromos decentes del país. El avión que Bill Dawson y Rod Paschall emplearon aquella mañana era un Helio Courier. Su designación militar era U-10 ó L-28. Con una velocidad máxima de 230 km/h, este asombroso aparato podía mantenerse en el aire a sólo 55 km/h, lo que le permitía aterrizar en pequeños claros de terreno sin vegetación. Los Courier podían llevar dos personas y unos 230 kg. Si la carga a transportar estaba a medio camino entre la capacidad del Courier y la del C-47, Air America utilizaba aviones de fabricación suiza Pilatus Porter. Para los destinos más inaccesibles, la Air America tenía unos 20 helicópteros H-34. Finalmente, la compañía poseía cuatro bimotores de transporte C-123 capaces de aterrizar en terrenos difíciles. Normalmente se utilizaban para grandes cargas entre Tailandia y Laos. Air America tenía todo lo que necesitaban para la operación *"Triangle"*.

Ésta no era una idea exclusivamente norteamericana o laosiana, sino el camino lógico para afrontar los acontecimientos que habían tenido lugar recientemente. Kong Le y su pequeño ejército neutralista habían sido aliados de los norvietnamitas y los Pathet Lao durante varios años, además de recibir ayuda soviética. Sin embargo, cuando Kong Le descubrió que los norvietnamitas en realidad pensaban conquistar Laos, comenzó a distanciarse de sus aliados comunistas. Cuando uno de sus sargentos favoritos fue fusilado por los Pathet Lao, rompió con ellos por completo y se abrió paso hacia el sur, hacia Ba Na.

Una de las unidades de Kong Le, incapaz de llevar sus cinco carros ligeros PT-76 a las montañas de Ba Na, se desvió a Muong Soui, en el extremo occidental de la llanura de Jars. Con esta fuerza inmovilizada y necesitada de abastecimientos, Kong Le decidió sumarse a la suerte del Real Gobierno de Laos y los norteamericanos. El problema era que la línea de comunicaciones terrestres del joven general había sido bloqueada por tropas Pathet Lao en la Ruta 13. La idea de la operación era simple: romper el bloqueo del Pathet Lao y consolidar el ejército de Kong Le en Muong Soui. El gobierno controlaría entonce el enlace por carretera entre la capital política laosiana de Vientiane y la real capital de Luang Prabang. También, al apoyar a sus nuevos aliados en la Ruta 7, demostrarían su determinación a mantener la línea frente a los invasores comunistas. También Estados Unidos, al apoyar la operación, demostraría así a Hanoi que no estaba dispuesto a tolerar grietas en el acuerdo de 1962 entre norteamericanos y norvietnamitas sobre la neutralidad de Laos. El problema era que todos los movimientos clave tendrían lugar en territorio enemigo. Y para ello se iba a necesitar a la aerolínea Air America.

Su gran ventaja residía en que conocían el terreno de Laos como la palma de su mano

El éxito de la operación *"Triangle"* dependería casi por completo de la habilidad de los pilotos de la aerolínea. Estos hombres eran casi todos ex militares norteamericanos, concretamente miembros de la USAF los pilotos de aviones, y ex infantes de marina los de helicópteros. Salvo pocas excepciones, todos eran veteranos de combate que habían luchado en la Segunda Guerra Mundial o en Corea, si no en ambas. En sus contratos con Air America solía constar un salario base de 12 000 dólares anuales, pero había pagas extras para los vuelos peligrosos. A diferencia de sus colegas de las Fuerzas Armadas norteamericanas, los pilotos de Air America no tenían que ajustarse a la larga lista de regulaciones sobre seguridad. A menudo volaban hasta 10 horas al día durante meses sin la ventaja de ayudas de navegación en tierra y su gran fuerza residía en que conocían el terreno de Laos como la palma de su mano. También estaban más familiarizados con la situación táctica en tierra que la embajada norteamericana o la plana



US Army



Mike Hooks

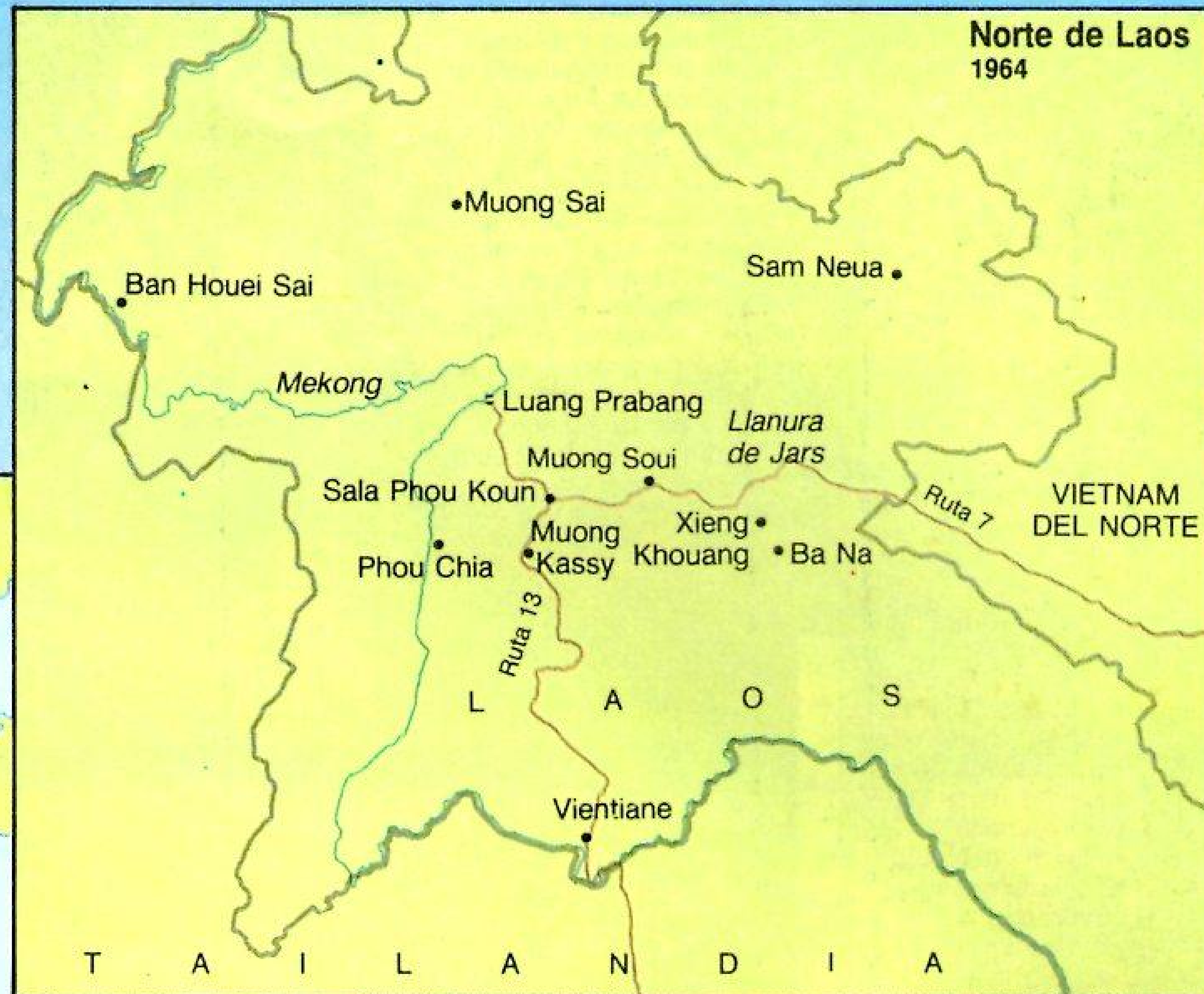
J. Pote/P. Chinnery

Operación *"Triangle"*
julio 1964

En el verano de 1964, una ofensiva respaldada por los norvietnamitas en el norte de Laos amenazaba con derrotar a las tropas del Real Gobierno laosiano apoyado por los norteamericanos. El Pathet Lao tenía en su poder grandes áreas del norte de Laos.

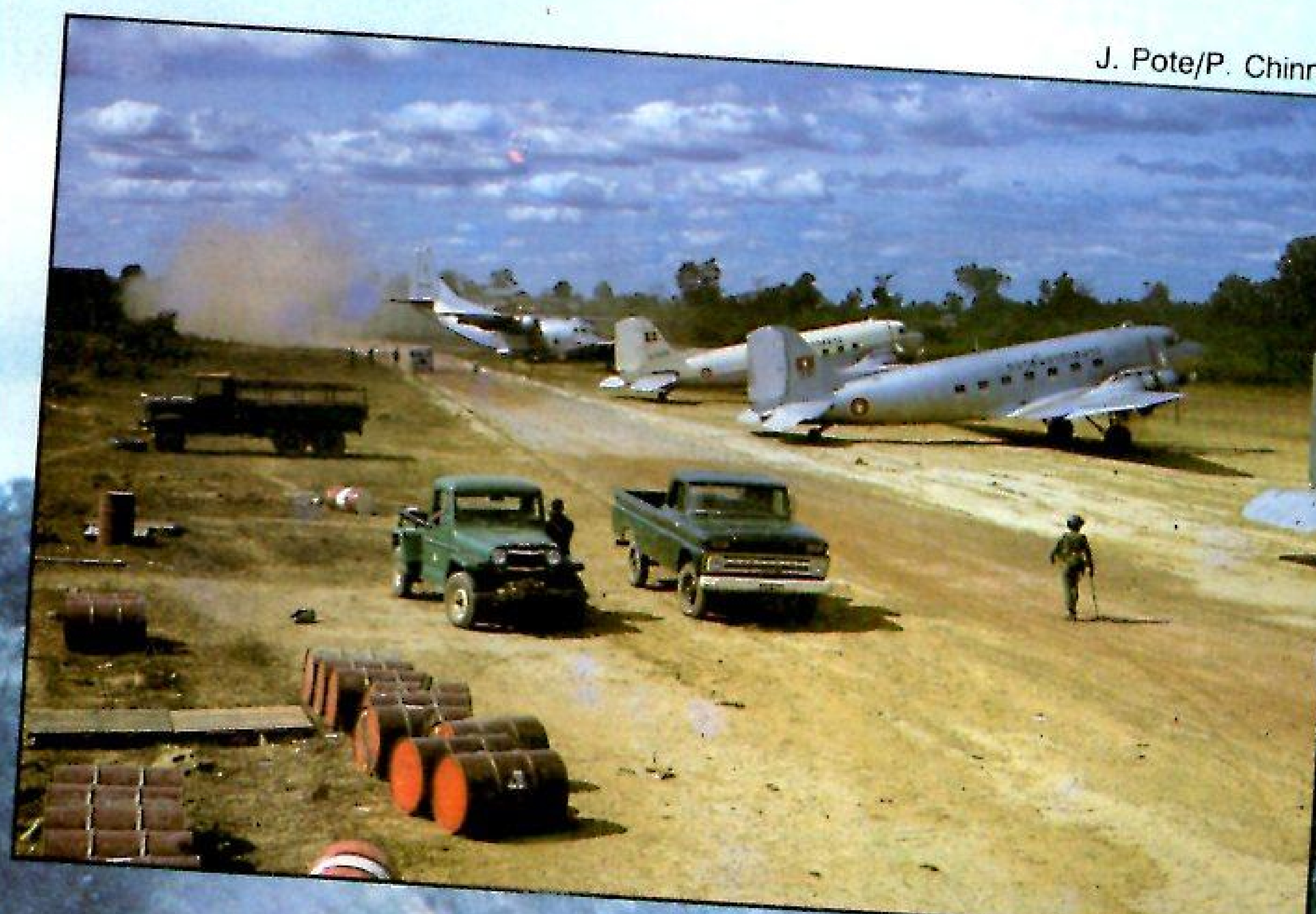
El 22 de julio, fuerzas del Royal Lao y neutralistas, respaldadas por el puente aéreo de Air America, iniciaron sus ataques contra Pathet Lao: la operación *"Triangle"*.





Extremo izquierdo, arriba: Claire Lee Chennault, cuya aerolínea Civil Air Transport (extremo izquierdo, abajo) fue el origen de Air America.

Abajo, izquierda: Un Pilatus Porter de Air America carretea por la pista de Sam Thong. Abajo: Dos transportes C-47 laosianos con un C-123 de Air America.





LA CIA EN LAOS

En julio de 1962 se estableció en Laos un gobierno de coalición neutralista. Sin embargo, el país seguía dividido entre las fuerzas anticomunistas del sur, los neutralistas y los Pathet Lao comunistas en el norte. La política general de Estados Unidos en el Sudeste asiático a comienzos de los años sesenta consistía en asegurar la neutralidad de Laos y Camboya mientras defendía activamente Vietnam del Sur y Tailandia. A fin de reforzar la neutralidad laosiana, el presidente John F. Kennedy llegó en 1962 a un acuerdo con los norvietnamitas que implicaba la retirada de las fuerzas militares norteamericanas y norvietnamitas del país. Aunque los norteamericanos se retiraron, los norvietnamitas no lo hicieron y la ruta Ho Chi Minh, que recorría todo Laos, se utilizó cada vez más para apoyar los esfuerzos comunistas en Vietnam del Sur. En 1963, el gobierno norteamericano se enfrentó con una ofensiva comunista que consiguió rápidamente el control de gran parte del Laos oriental y nororiental junto a la frontera con Vietnam del Norte. Tras descartar la posible actuación de soldados regulares norteamericanos, se optó por la actividad encubierta en Laos. El personal de las Fuerzas Especiales norteamericanas se infiltró en el sur, mientras que la CIA armó a las tribus de las colinas laosianas para la guerra con los Pathet Lao y los norvietnamitas. Finalmente, se entrenaron y equiparon unos 30 000 irregulares de las tribus con armas ligeras y artillería. Las unidades organizadas por la CIA entre las tribus Meo dejaron de tener relevancia militar cuando su base principal en Long Cheng fue invadida en diciembre de 1971.



Derecha: Personal norteamericano y laosiano constituye el cargamento de un C-47 de Air America. Extremo derecho: Vista desde la cabina de vuelo de un C-47. Extremo derecho, centro: Un C-123 de Air America desciende hacia el aeródromo de Sam Thong. Abajo: Asesores norteamericanos suben a bordo de un helicóptero de Air America. Extremo derecho, inferior: Aviones de Air America alineados en un aeródromo de Laos.

J. Pote/P. Chinnery



J. Pote/P. Chinnery



mayor laosiana. Esto es inevitable cuando se es blanco del fuego enemigo con tanta frecuencia.

Después de que Bill Dawson aterrizase hábilmente el Courier en la escabrosa y embarrada pista montañosa de Kong Le, Paschall tuvo una reunión de coordinación con el entusiasmado líder del ejército neutralista. Como adjunto militar, su trabajo no consistía en aconsejar sobre táctica o estrategia, sino coordinar la logística para apoyar adecuadamente la operación e informar sobre los acontecimientos y condiciones en campaña: un cambio enorme con respecto a los que había estado acostumbrado en Vietnam. Rápidamente determinó que Kong Le tenía un exceso de munición y suministros en Ba Na y esperaba aún más. Finalmente le convenció de que su fuerza tenía que desplazarse en un día y que, con 40 km a cubrir en helicóptero, tendría que abandonar gran parte del arroz almacenado. De hecho, la flota de helicópteros H-34 iba a tener grandes dificultades con las condiciones de altitud y temperatura de Ba Na. Él debía tener fe en que lo apoyarían en su nueva base de Muong Soui.

El plan para expulsar al Pathet Lao de la Ruta 13 implicaba tres ataques coordinados. Dos reales regimientos de Lao atacarían al norte frente al regimiento del Pathet Lao en Muong Kassy, al norte de Vientiane. Un real batallón laosiano atacaría al sur de la Ruta 13 desde Luang Prabang. Aquel ataque era en realidad una treta y se esperaba que el regimiento del Pathet Lao en Sala Phou Koun, la intersección de las Rutas 7 y 13, se desplazaría hacia el norte para enfrentarse a la finta. Al mismo tiempo, el Grupo Móvil 11 (GM11), una fuerza de 500 hombres, tenía que atacar Sala Phou Koun, acercándose desde la jungla occidental. Puesto que el traslado de Kong Le a Muong Soui debía tener lugar el mismo día que los tres ataques, el GM11 no podría utilizar la flota de helicópteros de Air America. El Día D sería el 22 de julio de 1964.

La misión de Paschall en la operación *"Triangle"* consistía en supervisar el apoyo logístico del GM11, instalar una estación de radio en la aldea de Meo y acompañar al GM11 en su ataque. Varios días antes del lanzamiento, Air America le transportó a él, una radio Collins KWM2A, un generador y otros artículos hasta la aldea de Phou Chia, en lo alto de las montañas. El Pilatus Porter apenas consiguió aterrizar en un espacio muy pequeño. El GM11 llegó dos días después, tras un cansado viaje desde Luang Prabang hacia el sur. El plan para Paschall consistía en reabastecer la unidad mientras ésta descansaba durante un día, tras lo cual se dirigiría a Sala Phou Koun, 55 km al este. El GM11 necesitaba arroz y Paschall preparó un envío por aire para aquella tarde.

A la mañana siguiente, dos horas antes del amane-





J. Pote/P. Chinnery



J. Pote/P. Chinnery



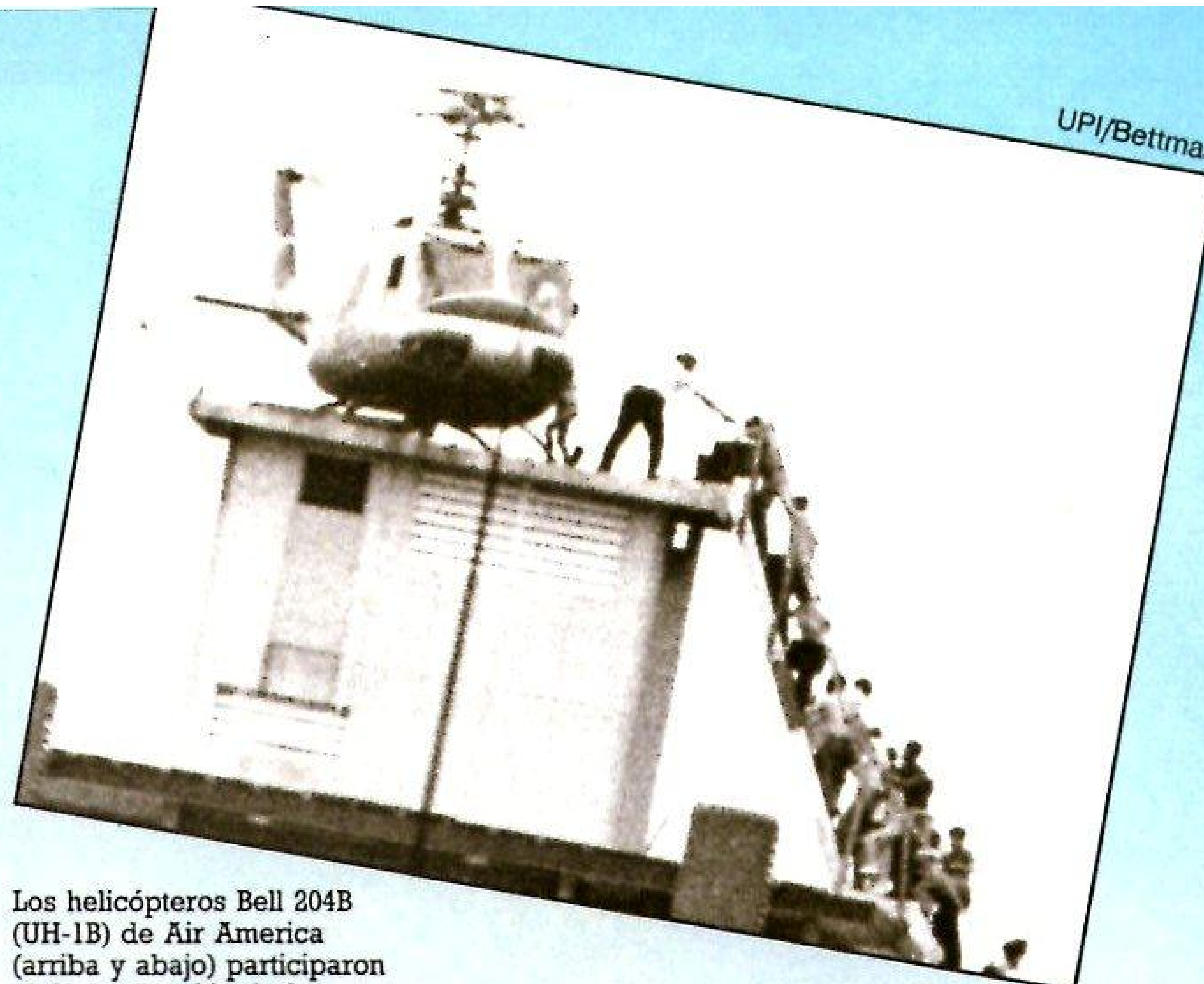
J. Pote/P. Chinnery

cer del 21 de julio, partieron. Tras introducirse en la espesa maleza, el GM11 marchó hacia el este, en dirección a Sala Phou Koun. Caminaban en fila india, lejos de las carreteras y así continuaron hasta dos horas después del ocaso. Cuando se corrió la voz de alto, nadie comió. Todos se limitaron a tumbarse para dormitar, y dos horas antes del amanecer del día siguiente, estaban de nuevo en camino. Al mediodía del 22 (Día D), estaban a cinco kilómetros de Sala Phou Koun y la intersección de las Rutas 7 y 13.

Tras una hora de descanso, Paschall vio el avión de reconocimiento C-47 de Air America llegar a gran altura procedente de Vientiane, y se puso al micrófono de una radio portátil en VHF para establecer contacto: "Mustang, aquí Bobcat." El piloto respondió: "Aquí Mustang, cambio." Paschall preguntó: "¿Cómo está la pesca?", y la respuesta fue: "Bien, mantenga el ritmo y conseguirán unos 15." Paschall miró al coronel del GM11, de pie junto a él, y le dijo que el piloto había visto unos 15 camiones saliendo de Sala Phou Koun. Los Pathet Lao habían tragado el anzuelo. Estaban vaciando la guarnición en la vital intersección de carreteras a fin de reforzar sus unidades bajo ataque al norte y al sur. Pasaban tan desapercibidos de los Pathet Lao que no había motivos para no conseguir una sorpresa absoluta, y avanzaron hacia el este a un ritmo rápido.

La operación *"Triangle"* fue un éxito. Tuvieron pocos problemas para expulsar lo que quedaba de la guarnición del Pathet Lao fuera de Sala Phou Koun y, cuando llegó a Muong Soui el último helicóptero con los hombres de Kong Le, ya tenían el control absoluto de la Ruta 7. Las unidades del Pathet Lao en la Ruta 13 descubrieron que estaban bloqueadas, atrapadas entre las fuerzas situadas al norte y al sur de la carretera. A los pocos días, abandonaron sus vehículos, dejaron la lucha e iniciaron una larga retirada hacia el este, en dirección a la llanura de Jars.

En el verano de 1964, el futuro del Real Gobierno laosiano, las tribus Meo y los norteamericanos en Laos, parecía brillante. La victoria conseguida sobre las tropas del Pathet Lao durante la operación *"Triangle"* pareció proporcionar justo el acontecimiento necesario para asegurar la neutralidad de Laos. Pero todos cometían un grave error. Habían intensificado su avance frente al del Pathet Lao. El peligro real era la fuerza y determinación de los norvietnamitas. Hanoi nunca deseó la neutralidad de Laos y 22 años después, Vietnam del Norte conquistaría el territorio. Aunque la causa norteamericana fracasó por muchas razones, ninguna de ellas tuvo nada que ver con Air America. Aquella aerolínea había sido una de las pocas cosas que funcionó en Laos. Air America había sido fiel a su lema: "Lo que sea, cuando sea y donde sea, con profesionalidad".


UPI/Bettman

Los helicópteros Bell 204B (UH-1B) de Air America (arriba y abajo) participaron en la evacuación de los norteamericanos cuando cayó Saigón en 1975. Inferior: Un helicóptero H-34 sobrevuela una aldea de Laos.



Mike Hooks


J. Pote/P. Chinnery

BLINDADOS REALES

En un hipotético enfrentamiento entre fuerzas de la OTAN y del Pacto de Varsovia en la llanura del norte de Alemania, los regimientos acorazados de Gran Bretaña estarían en el frente de batalla.



Abajo: El 17.°/21.° de Lanceros –apodado "Los muchachos de la muerte o de la gloria"– muestra a la cámara el cañón de su carro Chieftain.

COI

Desde el Carro de Combate Mk I de la Primera Guerra Mundial, concebido como medio para apartarse del callejón sin salida que constituía la guerra de trincheras, los revolucionarios avances en la tecnología han producido sofisticados vehículos acorazados cuya capacidad es decisiva en la estrategia de todo ejército moderno.

Estacionados en Alemania Occidental y superados numéricamente en una proporción de, al menos, cuatro a uno, los carros de la OTAN, incluidos los británicos Chieftain y Challenger, guardan la Europa Occidental de la amenaza de una ofensiva de choque del Pacto de Varsovia. Los analistas militares pueden no estar de acuerdo respecto a la efectividad del blindaje pesado en el campo de batalla moderno pero estas armas serían, casi con toda seguridad, las primeras en entrar en acción durante las fases iniciales de un conflicto convencional. La punta de lanza de las fuerzas defensivas británicas en esta zona reside sólidamente en las manos del Real Cuerpo Acorazado: el "puño de hierro" de los medios pesados de la OTAN. Si los T-64 y los T-72 del arsenal soviético comienzan a avanzar hacia el oeste en dirección al Rin, los regimientos acorazados británicos tendrán que encargarse de la defensa y los contrataques locales.

Pocas organizaciones mili-



EL REAL CUERPO ACORAZADO

El componente de caballería del Ejército británico comprende tres agrupaciones principales, la *Household*, el Real Cuerpo Acorazado y el *Yeomanry*. Este último es el más pequeño de los tres y se compone de sólo dos regimientos acorazados: el Real Regimiento *Yeomanry* y el *Yeomanry* de la Reina. La segunda agrupación la componen la *Household Cavalry*, formada por los *Life Guards* y los *Blues and Royals*. Sin embargo, la mayor agrupación, con mucho, de unidades de caballería es el Real Cuerpo Acorazado, compuesto por 17 regimientos: los Guardias Dragones de la Reina, los Guardias Dragones Escoceses (*Carabiniers* y *Greys*), el 4.°/7.° de Reales Guardias Dragones, el 5.° de Reales Guardias Dragones *Inniskilling*, los Húsares de la Reina, los Reales Húsares Irlandeses de la Reina, el 9.°/12.° de Lanceros Reales (del Príncipe de Gales), el 14.°/20.° de Húsares del Rey, el 15.°/19.° de Reales Húsares del Rey, el 16.°/5.° de Reales Lanceros de la Reina, el 17.°/21.° de Lanceros, el 1.er Real Regimiento de Carros, el 2.° Real Regimiento de Carros, el 3.er Real Regimiento de Carros y el 4.° Real Regimiento de Carros. En su función moderna, la caballería está encargada de suministrar personal a dos formaciones de batalla: el regimiento acorazado y el regimiento acorazado de exploración. La flexibilidad de estas dos formaciones se debe en parte al hecho de que la mayoría de los regimientos son capaces de intercambiar sus funciones y equipos a fin de cumplir todos los requisitos. Arriba: La insignia del Real Cuerpo Acorazado.

Fotografía principal: Estrechamente controlados, tres Chieftain avanzan en campo abierto. Durante las maniobras *"Lionheart"*, en setiembre de 1984, los carristas británicos demostraron su profesionalidad ante sus colegas de la OTAN y se emplearon a fondo. Un grupo de tres Chieftain avanza sobre un barrizal. El cañón del carro está envuelto en una camisa térmica que impide que se combe y un sistema de referencia de boca hace que los visores se mantegan alineados con el centro del cañón.

tares pueden haber sobrevivido a alteraciones tan drásticas y, al mismo tiempo, mantener sus tradiciones y costumbres como lo han hecho los regimientos de caballería. A pesar de la mecanización y los trastornos de los últimos 70 años, las unidades de caballería mantienen deliberadamente un fuerte lazo con sus orígenes. Por ejemplo, los Húsares de la Reina conservan un caballo de tambores que transporta réplicas de los magníficos timbales capturados en la batalla de Dettingen en 1743. Estas orgullosas costumbres han asegurado la conservación de lo mejor del sistema de regimientos británico, con sus lazos familiares y su sentido de unidad.

La 1.ª y 4.ª Divisiones Acorazadas se desplegarían conjuntamente para enfrentarse a las fuerzas enemigas

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial y la formación de la OTAN en 1949, las Fuerzas Armadas británicas se han convertido en parte integrante de una organización defensiva europea mucho mayor. A este desarrollo posterior a la guerra se han sumado unos arrasadores cambios en las fuerzas armadas en los que se han unido unos regimientos de caballería antaño rivales. Hoy, estas unidades comprenden 15 de los 19 regimientos del elemento acorazado del Ejército británico: el Real Cuerpo Acorazado (RAC en inglés). Creado el 4 de abril de 1939, el RAC constituye ahora aproximadamente el ocho por ciento de la fuerza total del Ejército e incluye cuatro de los regimientos del Real Regimiento de Carros (RTR). Aunque este último no tiene un pasado tan rancio, sus cuatro unidades han adquirido rápidamente sus propias asociaciones históricas y sus tradiciones. De hecho, su antecesor, el Cuerpo de Carros, consiguió la victoria en Villers-Bretonneux en abril de 1918, en el primer enfrentamiento de carros de la historia.

El Real Cuerpo Acorazado emplea actualmente dos tipos de unidades blindadas: el regimiento acorazado y el regimiento de exploración acorazado. Aunque este último existe en varias formas, es el primero el que, como parte del 1.er Cuerpo (Británico) de Alemania Occidental, constituye la principal fuerza de ataque del Ejército británico del Rin (BAOR).

El BAOR forma el grueso del elemento de combate del Ejército británico y está destinado a la OTAN como parte de las fuerzas europeas permanentes que son responsables de la defensa de Occidente frente a cualquier ataque de los soviéticos y el Pacto de Varsovia. Tiene dos formaciones principales, que se movilizarían por completo en el caso de un período prolongado de tensiones políticas. La primera de ellas, el 1.er Cuerpo (Británico), constituye el principal escalón de combate de las fuerzas británicas, mientras que la segunda, el Cuerpo de Apoyo Británico (BRSC), está encargado de proteger la retaguardia del 1.er Cuerpo durante su avance contra el enemigo, además de mantener las rutas de abastecimiento que conectan con los puertos del Canal.

El 1.er Cuerpo tiene cuatro divisiones, tres de las cuales son acorazadas y constituirían las "fauces" del cuerpo en cualquier gran conflicto. La cuarta división, la 2.ª de Infantería, está basada en Gran Bretaña y sólo se desplegaría en Alemania en caso de guerra. La 1.ª, 3.ª y 4.ª Divisiones Acorazadas están permanentemente basadas en Alemania.

Junto a unidades de los Países Bajos, Alemania Occidental y Bélgica, el 1.er Cuerpo está bajo el



mando del Grupo del Ejército Norte de la OTAN (NORTHAG) y apoyado por la 2.ª Fuerza Aérea Táctica Aliada (2 ATAF) que contiene escuadrones de cada uno de los cuatro países, además de unidades de la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

El 1.er Cuerpo es responsable de la defensa de un sector de la frontera alemana que va desde Hanover hacia el sur, hasta los montes Harz. Gran parte de esta área es una llanura y un terreno ideal para el carro, aunque en algunas zonas del sur predominan los paisajes abruptos y montañosos. Junto a esta línea defensiva, la 1.ª y 4.ª Divisiones Acorazadas se desplegarían codo con codo para enfrentarse a las fuerzas enemigas. La 3.ª División Acorazada se situaría detrás de las otras dos para suministrar una reserva móvil en caso de que el enemigo rompiese su frente, mientras que la 2.ª División de Infantería vigilaría la retaguardia y proporcionaría apoyo al BRSC.



COI

Los regimientos acorazados del BAOR sustituyen sus carros Chieftain por los nuevos Challenger

Destinada a explotar los recursos disponibles más que a seguir cualquier precepto militar preestablecido, la división acorazada británica constituye un buen ejemplo de organización militar extremadamente compleja. Sus fuerzas de combate primarias se componen de tres brigadas acorazadas (excepto la 3.ª División Acorazada, que tiene dos), aunque la composición de cada una varía según su misión. También se dispone de apoyo de artillería, de ingenieros, helicópteros y transporte, además de los usuales servicios de mantenimiento, policía militar y unidades médicas. Mientras algunas brigadas tienen dos regimientos acorazados y un batallón de infantería meca-



COI



Robin Adshead



El Sistema de Control de Tiro Integrado computerizado del moderno Chieftain (izquierda) emplea un telémetro láser y dispone de sensores externos que registran la velocidad del viento y los ángulos de los muñones del cañón.

Izquierda: Entretenimiento de las ruedas de rodaje de un Chieftain. Extremo izquierdo: Actualmente se utilizan latas para el abastecimiento avanzado, de modo que los carros pueden repostar en sus posiciones tácticas.

nizada, otras poseen un regimiento acorazado y dos batallones de infantería mecanizada. En todos los casos, la infantería se desplaza en los vehículos acorazados de transporte de tropas FV 432.

Hay dos tipos de regimiento acorazado dentro del Real Cuerpo: el Tipo 57 y el Tipo 43. Estos nombres indican el número de carros en un regimiento dado, que depende de si la unidad comprende tres o cuatro escuadrones. Sin embargo, hay una tendencia a pasar al regimiento Tipo 43, más compacto y flexible en el combate. Una de las principales consideraciones de este desarrollo es el actual programa de modernización, mediante el que los regimientos acorazados del BAOR cambian sus carros Chieftain por los nuevos Challenger. Finalmente, se piensa utilizar esta nueva arma como base para 12 regimientos Tipo 43, en lugar de los 11 existentes. Algunos regimientos del 1.er Cuerpo ya han completado la transición de Chieftain a Challenger, pero la mayoría siguen equipados con el modelo anterior.

El regimiento Tipo 57, que es aún la espina dorsal de las fuerzas de combate del 1.er Cuerpo, tiene seis elementos principales: la plana mayor regimental (RHQ), el escuadrón de mando y cuatro escuadrones acorazados. La responsabilidad de asegurar el que los carros se mantengan en movimiento recae sobre los hombros de los Destacamentos de Ayuda Ligera (LAD) de los Reales Ingenieros Eléctricos y Mecánicos (REME). De hecho, la complicada logística necesaria para mantener la eficacia de un regimiento acorazado en disponibilidad de combate exige el empleo de personal adicional para efectuar los valiosísimos servicios de apoyo. Por eso, además de los REME, cada regimiento Tipo 57 incluye personal del Real Cuerpo Médico del Ejército (RAMC), el Real Cuerpo de Pagaduría (RAPC), el Cuerpo de Abastecimiento (ACC) y un instructor del Cuerpo de Preparación Física (APTC).

Los efectivos del regimiento Tipo 57 –44 oficiales y 539 suboficiales y soldados– exceden con mucho los necesarios para servir los 57 carros de combate de la unidad. Sin embargo, en campaña, esta fuerza está pensada para suministrar al regimiento un grado de autonomía táctica y logística desconocida en sus equivalentes soviéticos. Así, cada regimiento posee su propia sección de reconocimiento, equipada con ocho vehículos de exploración FV 101 Scorpion, y una sección de armas guiadas, dotada con misiles contracarro Swingfire transportados en vehículos FV 102 Striker. También se pueden añadir los Land Rover, camiones, vehículos acorazados de transporte de tropas (VAP) FV 432 y otros de apoyo y mantenimiento dentro de la organización del regimiento. Por ejemplo, el RHQ tiene un solo carro Chieftain, tres vehículos de mando Sultan, un VAP FV 103 Spartan, tres autoametralladoras Ferret y un Land Rover.

El elemento de plana mayor de un regimiento Tipo 57 es, en esencia, una unidad de abastecimiento y administrativa que posee su propio mando, y una sección equipada con vehículos suficientes para asegurar que los suministros lleguen a los escuadrones acorazados en campaña.

Cada uno de los cuatro escuadrones acorazados tiene su propio mando, compuesto por dos Chieftain, un autoametralladora Ferret y un Land Rover, y comprende una sección auxiliar, un contingente del LAD y cuatro secciones de carros. La sección auxiliar está equipada con una ambulancia FV 432 y diversos vehículos, mientras que el LAD tiene un carro de recuperación Chieftain, un vehículo de reparaciones FV 434 y un FV 432.

El Chieftain ha armado a las fuerzas británicas estacionadas en Alemania durante casi 20 años

En último extremo, si los regimientos acorazados del 1.er Cuerpo se enfrentan con fuerzas del Pacto de Varsovia en una batalla convencional de carros, el resultado dependerá mucho de la habilidad, decisión y táctica de los tripulantes de los tres Chieftain de cada sección, cada una de las cuales es capaz de operar como unidad autónoma durante un período limitado. La sección acorazada es normalmente un mando subalterno.

Reconocido como uno de los carros más potentes del mundo, el Chieftain ha armado a las fuerzas británicas estacionadas en Alemania durante casi 20 años. Cada carro tiene cuatro tipulantes: jefe, conductor, tirador y cargador, todos ellos armados con subfusiles Sterling de 9 mm. El propio carro de combate está armado con un cañón rayado de 120 mm, junto a dos ametralladoras de 7,62 mm, una coaxial, con el armamento principal, y otra situada sobre la trampilla del jefe. Aunque está en servicio desde 1963, el cañón L11A5 de 120 mm es aún una arma formidable, capaz de superar a algunos de los más modernos cañones lisos. Su tubo de 1 700 kg puede disparar un proyectil a una distancia máxima en combate de 3 000 m y los diversos tipos de munición disponible incluyen los perforantes subcalibrados estabilizados por aletas (APFSDS), perforantes subcalibrados traza-



CHIEFTAIN Mk 5

Tripulación: cuatro

Dimensiones: longitud 10,79 mm; anchura 3,66 m; altura 2,89 m

Peso: cargado en combate 55 000 kg

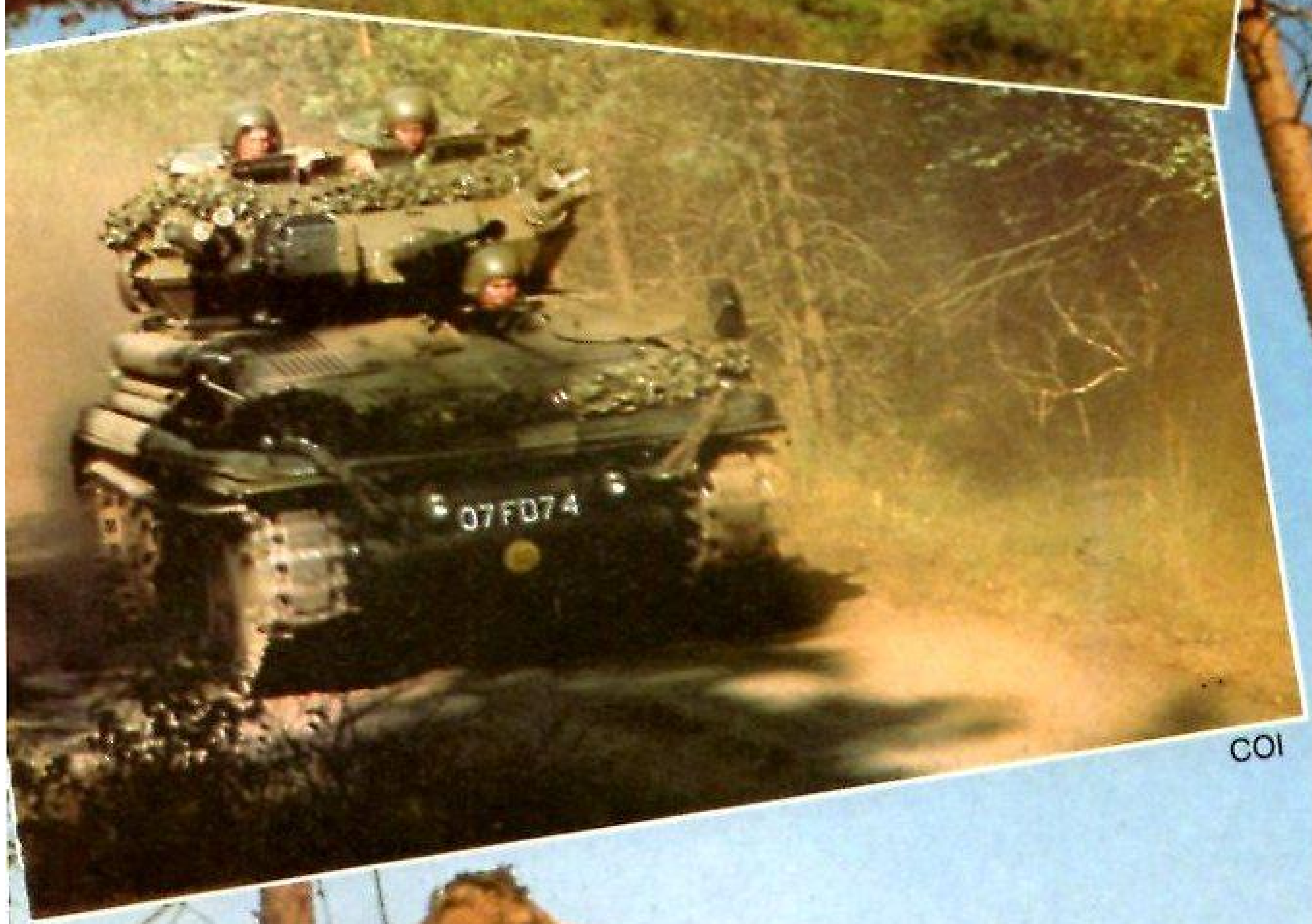
Motor: un policarburante de dos tiempos y seis cilindros Leyland L60 Mk 7A que desarrolla 730 hp a 2 250 rpm

Prestaciones: velocidad máxima en carretera 48 km/h; autonomía (carretera) 450 km; obstáculo vertical 0,91 m; zanja 3,15 m; pendiente 60 por ciento; vadeo 1,07 m

Blindaje: convencional de un máximo de 150 mm

Armamento: un cañón L11A5 de 120 mm; una ametralladora de punterías de 12,7 mm (se la sustituye por un telémetro láser); dos ametralladoras de 7,62 mm; dos lanzagranadas fumígenas de seis tubos, uno a cada lado de la torre.





COI



COI

dores (APDS-T) y deformables rompedores (HESH). La única limitación del entrenamiento en Alemania es la falta de espacio para llevar a cabo el tiro con las piezas, aparte de las usuales prácticas en polígonos cerrados. Para simular combates "en vivo" como preparación contra una ofensiva enemiga, los tripulantes tienen que viajar al otro lado del Atlántico, a Suffield, en Alberta, en donde hay espacio suficiente para el disparo real con todo tipo de munición.

Ya que el Chieftain fue diseñado para cumplir las tres prioridades principales, potencia de fuego, protección y movilidad –en este orden–, este carro pesa en combate unos 55 000 kg, que lo convierten en uno de los más pesados en servicio. Sumado esto a la poca potencia de su motor, de sólo 750 hp, el Chieftain es un vehículo de combate relativamente lento. Aun así, su considerable protección hace del interior del Chieftain uno de los lugares más seguros en el moderno campo de batalla: un espeso caparazón blindado proporciona a la tripulación una virtual inmunidad ante los efectos de la guerra nuclear, biológica y química (NBQ).

Aunque la disposición del Chieftain es convencional, la posición del conductor es más bien inusual. En un esfuerzo por mantener la silueta del vehículo lo más baja posible y asegurar una exposición mínima a los cañones enemigos el conductor se sienta en posición reclinada, casi horizontalmente cuando conduce con la escotilla cerrada.

Las tripulaciones de los Chieftain disponen de uno de los pertrechos más envidiables de la OTAN

Protegidos tras el blindaje frontal de la torre están los otros tres miembros de la tripulación. En el lado derecho está el jefe, que dispone de una cúpula que puede girar 360 grados. Justo delante de él está el tirador, con el cargador sentado al otro lado del cañón. El interior de la torre, de acero fundido, está provisto de una amplia gama de equipos sofisticados, pero hay todavía espacio suficiente para que los tripulantes estén relativamente cómodos. Esto también es importante: en un conflicto, los carristas pueden tener que operar encerrados durante períodos de hasta 48 horas, utilizando el equipo de tres fases NBQ del Chieftain para filtrar el aire (en un escenario nuclear) y ventilar. Para que esto sea más llevadero, las tripulaciones del Chieftain disponen de uno de los pertrechos más envidiables de la OTAN: una marmita de agua, para preparar la tradicional taza de té y hacer más sabrosas las raciones de campaña.

Cuando llega la hora del entretenimiento diario, todos los miembros de la tripulación, mandos y soldados, se ensucian por igual. Aunque el Chieftain ha sido objeto de numerosas modificaciones desde que apareció en 1959, todos los días necesita de algún tipo de atención rutinaria. Los tripulantes son responsables absolutos de este trabajo y sólo se llama a los REME cuando hacen falta reparaciones de gran envergadura, como el cambio de motor.

Aunque una gran parte de las rutinas diarias de los tripulantes están asociadas con sus carros de combate, también deben llevar a cabo el entrenamiento diario al que todos los soldados del Ejército británico deben someterse a fin de pulir sus cualidades en combate. El programa va desde la instrucción individual y los ejercicios a nivel de unidad hasta las grandes maniobras –en las que posiblemente participen otras fuerzas de la OTAN– cada verano u otoño.

Durante todas las épocas, la táctica de caballería más tradicional ha sido la carga. Hoy, aunque ésta aún tiene su lugar en la guerra acorazada moderna, está ya muy por debajo en la lista de posibles manio-

Dentro de la agrupación de combate de la OTAN, los regimientos acorazados están soberbiamente equipados para contener la amenaza de una ofensiva de choque soviética. Montados sobre transportes FV 102 Striker (superior, izquierda), el misil contracarro filoguiado Swingfire tiene un alcance de 4 000 m y su cabeza de combate de carga hueca es capaz de perforar el blindaje de la mayoría de los carros. Centro, izquierda: El FV 107 Scimitar es una variante de la serie Scorpion y está armado con un cañón de 30 mm. En combinación con los Land Rover (inferior, izquierda) y los FV 101 de los regimientos acorazados, los Scimitar realizarían la valiosísima función de exploración en el campo de batalla. Abajo: Unos soldados se despliegan desde VAP FV 432.

bras tácticas. La caballería ya no opera aislada de los otros servicios. Por el contrario, los regimientos acorazados existen como parte de una formación conocida como la agrupación de batalla.

No hay unos efectivos fijos para la agrupación de batalla, pues dependerán de la situación en campaña. El sofisticado armamento de los ejércitos de hoy en día hace que la capacidad de supervivencia de la fuerza de carros del 1.er Cuerpo resida sobre todo en el estrecho apoyo de la infantería, la artillería y los ingenieros. Por ello, la agrupación de batalla se puede describir mejor como un conglomerado de diversas armas, incluidos carros, infantería, artillería e ingenieros, y está creada para atender cualquier situación táctica local. A fin de cubrir este requerimiento defensivo, la firme organización del regimiento acorazado suele ceder cuando diversos de sus elementos son destinados a agrupaciones de batalla. Por ejemplo, en las extensas llanuras del norte del área del 1.er Cuerpo, una agrupación de batalla puede poseer una gran proporción de carros y una fuerza de misiles guiados contracarro Milan con sólo una pequeña dotación de infantería de apoyo. Por el contrario, en el abrupto terreno más al sur, el elemento de infantería podría aumentar con la correspondiente disminución en los efectivos de carros.

La capacidad ofensiva de los carros se refleja en las tres principales misiones de combate del regimiento acorazado moderno: acción móvil agresiva para establecer contacto y destruir a los carros enemigos; combate en cooperación con infantería de la OTAN; y el empleo de acciones de "choque" contra las fuerzas enemigas. Esto último está pensado para aprovechar las características tácticas primarias del carro: potencia de fuego, protección y movilidad. Estas tres misiones se adaptan a una doctrina táctica coherente con el campo de batalla, el concepto de flexibilidad típico de las unidades acorazadas británicas.

Las características tácticas del carro de combate son la potencia de fuego, la protección y la movilidad

A cada comandante de regimiento se le permite un alto grado de discreción a la hora de ejecutar sus órdenes, además de una gran libertad cuando hay que aprovechar cualquier ventaja táctica local que pueda surgir. El tipo de entrenamiento que se da en el Ejército británico insiste en la importancia de la iniciativa, con la flexibilidad como una de las consideraciones primarias en el combate. Esta posibilidad de aprovechar las oportunidades conforme éstas surjan es uno de los logros principales del regimiento acorazado, ya que los Chieftain y Challenger del Real Cuerpo Acorazado combatirán inevitablemente contra numerosos y graves peligros.

Las tácticas sólo se pueden planear en términos

COI



DEL CHIEFTAIN AL CHALLENGER

El carro de combate Chieftain entró en servicio en 1963 como sustituto del antiguo Centurion. Tras las pruebas de servicio en el 1.er y el 5.º Regimientos de Carros del Ejército Británico del Rin, los primeros Chieftain de serie empezaron a equipar al 11.º de Húsares en 1967. Se construyeron unos 900 Chieftain para el Ejército británico, junto a otros 1 000 destinados al mercado exterior. Algunos de los últimos fueron bautizados como Shir I y II e incorporaban un nuevo motor y casco y torre con blindaje Chobham. Sin embargo, en 1975 los planificadores de defensa británicos habían reconocido la necesidad de un sucesor y, cuando los soviéticos introdujeron la serie T64/T62 en los años setenta, esta necesidad cobró carácter de urgencia. En 1980 se abandonó un proyecto conocido como MTB-80 al considerarse que el nuevo carro de combate no podría ser operacional ni a mediados de los ochenta y el Ejército británico optó por una solución menos avanzada pero más rápida. Se decidió adaptar el Shir II al clima europeo y este carro se convirtió en la base del FV4030/4 Challenger, que hizo su primera aparición pública en 1982. Impulsado por un motor Rolls Royce de 12 cilindros, el Challenger tiene una velocidad máxima de 60 kilómetros por hora y pesa unas 55 toneladas. Su blindaje Chobham le proporciona un alto grado de protección contra todas las armas tácticas, incluidas aquéllas con cabezas de combate HEAT. Se ha conservado el cañón L11A5 de 120 mm, pero se trabaja actualmente en la producción de una nueva arma con sistemas de control de tiro perfeccionados y una mayor velocidad inicial. En principio el Challenger reforzará al Chieftain, en vez de sustituirlo, aunque éste quedará inevitablemente fuera de servicio conforme salgan más Challenger de la fábrica de Vickers en Leeds.

muy generales porque la situación se puede alterar drásticamente una vez iniciada la batalla. Sin embargo, las tres funciones de combate del regimiento acorazado sólo se pueden subdividir en nueve ámbitos: operaciones defensivas en situaciones estáticas y móviles; contrataque y contrapenetración; aprovechamiento de las situaciones durante un escenario nuclear limitado; cobertura de las operaciones de la fuerza; avance en contacto con el enemigo; penetración, explotación y persecución; fuego directo y otros apoyos de la infantería; y fuego con armas guiadas contracarro de largo alcance.

La flexibilidad no se limita al nivel de mando en el regimiento acorazado, pues todos los miembros de la tripulación de un carro deben demostrar su aptitud en cada una de las otras misiones en caso de emergencia. Además, los jefes de carros y de sección tienen oportunidades frecuentes para aplicar sus cualidades a gran escala y el progreso de cada oficial se vigila cuidadosamente para permitir el desarrollo de una buena cantera de líderes potenciales dentro del RAC.

Incluso cuando el nuevo carro de combate Challenger requipa al Real Cuerpo Acorazado, hay algo que permanecerá con toda seguridad inalterado: el infatigable espíritu de los propios regimientos de caballería. La larga tradición de lucha desplegada por los jinetes en el campo de batalla continúa en los modernos regimientos acorazados.

Abajo: De maniobras. Inferior: Los Reales Húsares ponen a prueba al más nuevo de los carros de combate británicos, el Challenger.

Robin Adshead





COI

Una breve e intensa campaña en la isla de Choiseul iniciada por un batallón paracaidista del Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano, alejó a las fuerzas japonesas del objetivo principal, la isla de Bougainville.

El sonido de un teléfono de campaña despertó al teniente coronel Victor H. Krulak a las 02,00 horas del 19 de octubre de 1943. Se le ordenó que se presentara ante el cuartel general del 1.er Cuerpo Anfibio de Infantería de Marina en Guadalcanal, 400 km al sur de su base en la isla de Vella Lavella, en las Salomón. Al día siguiente, al subir al avión de evacuación médica que le llevaría, se encontró con el comandante Jim Murray, secretario de estado mayor. Éste le contó que, después de varios meses de cazar a los escasos japoneses que quedaban en Vella Lavella, la unidad de Krulak, el 2.º Batallón del 1.er Regimiento Paracaidista del Cuerpo de Infantería de Marina de EE UU, había sido elegido para una operación dentro de la campaña de reconquista de las islas Salomón.

El plan de aproximación estratégica se había cambiado después de haberse realizado una planificación de asalto a gran escala sobre la isla de Choiseul. Ésta debería quedar al margen y la operación se centraría en la captura de la vecina Bougainville mediante un asalto directo que comenzaría el 1 de noviembre. Los planes originales iban a utilizarse para obtener ventaja mediante un desembarco en Choiseul, cinco días antes del ataque a Bougainville para engañar a los japoneses de la isla y hacerles creer que Choiseul era el objetivo principal. El general de división Alexander Vandegrift, comandante del cuerpo, ordenó a Krulak que hiciera todo lo posible para crear la ilusión de ser una fuerza de mayor tamaño con la esperanza de que el enemigo redesplegara sus fuerzas desde Bougainville para reforzar la guarnición de Choiseul. Los japoneses normalmente tenían unos 5 000 soldados en la isla, sobre todo infantes de marina con base en Choiseul Bay, Sangigai y Kakasa. Este es su relato de los hechos:

Necesitaban embarcaciones para desplazarse a lo largo de la costa y guías nativos para ayudarles a moverse tierra adentro

"A medio camino entre los puntos fuertes japoneses de Sangigai y la bahía de Choiseul existía una brecha en la barrera coralina de la isla que los informes de inteligencia describían como indefensa. Nuestra fuerza habría de desembarcar allí, en el pueblo de Voza, desde cuatro destructores transformados. Teníamos que estar listos en sólo una semana, cuando los destructores-transportes arribarían a Vella Lavella para una recogida inmediata. Mi plan era desembarcar de noche en Voza para iniciar inmediatamente las operaciones en un amplio frente batiendo al enemigo dondequiera que fuese. Se realizarían ataques sobre las concentraciones principales del enemigo en Sangigai y la bahía de Choiseul, coordinados con numerosas acciones ofensivas menores.

"Al pensar en el terreno montañoso y la densa selva de plataneros de Choiseul, donde la fuerte lluvia diaria convertía el terreno bajo nuestros pies en un profundo barrizal, llegué a la conclusión de que necesitaríamos botes para desplazarnos a lo largo de la costa y porteadores nativos para adentrarnos. Solicité cuatro lanchones de desembarco que se transportarían a bordo de los destructores y que permanecerían luego con el batallón, y reclutamos unos 40 isleños para que nos sirvieran de porteadores.

"Cuando volví a Vella Lavella me encontré con una plana mayor que se preparaba entusiásticamente para las operaciones. Tres días más tarde se nos agregó un vigilante de costas australiano, un pelirrojo gigantesco, de unos cien kilos de peso, llamado Carden Seaton y que disponía de mucha información sobre Choiseul. Gran parte de la misma coincidía con la nuestra, y además por él supimos que disponía de unos 50 porteadores para ayudarnos. Así, dos días antes de embarcar, se nos avisó desde el cuartel general del Cuerpo que se nos reforzaría con 24 infantes de marina armados con 60 grandes cohetes experimentales. Aunque la potencia de fuego adicio-

La campaña aliada para expulsar a los japoneses de las islas del Pacífico se caracterizó por una intensa guerra de jungla a una escala sin precedentes. Los japoneses habían tenido tiempo suficiente para consolidar sus defensas en muchas de las islas, y su determinación para combatir hasta la muerte antes de ser hechos prisioneros puso en tensión los recursos físicos y mentales de las unidades terrestres norteamericanas enviadas contra ellos. Abajo: Un infante de marina norteamericano armado con una cabina M1 muestra a la cámara un rostro cansado por la lucha para expulsar a los japoneses de la inmensa área del Pacífico que habían capturado en pos de su "nuevo orden".



Eugene Smith/Magnum/J. Hillelson

ARMAR UN INFIERNO

UNIDADES PARACAIDISTAS DE LA INFANTERÍA DE MARINA

Tras haberse ofrecido ya voluntarios para el servicio en la Infantería de Marina norteamericana (USMC), numerosos infantes volvieron a ofrecerse para formar parte de las unidades paracaidistas. Fueron adiestrados inicialmente en Lakehurst, en Nueva Jersey, y después en Camp Gillespie, cerca de San Diego, en California, y en Camp Lejeune, en Carolina del Norte. La primera compañía paracaidista de la Infantería de Marina surgió en 1941 y participó en maniobras conjuntas con el Ejército y el Cuerpo de Infantería de Marina en Camp Lejeune, en agosto de aquel año. Se formaron dos compañías adicionales y, con el título de 1.er Batallón Paracaidista de la Flota de Infantería de Marina, la unidad participó en los ataques de la 1.ª División del USMC en las islas Salomón, de Guadalcanal, Tulagi y Gavutu, en agosto de 1942. Tras estas acciones, se formaron tres batallones adicionales. El 2.° y 3.er Batallones se unieron al original para formar el 1.er Regimiento Paracaidista en Nueva Caledonia a comienzos de 1943. El 4.° Batallón no salió de Estados Unidos. Ninguna de las unidades paracaidistas del USMC llegó a saltar en combate. El regimiento, a excepción del 2.° Batallón, fue destinado a una función de infantería anfibia convencional en la captura de Bougainville en noviembre de 1943. El 2.° Batallón participó en las operaciones de Vella Lavella, pero dentro de la 8.ª Brigada neozelandesa. Aunque el batallón no participó en ningún combate serio en Vella Lavella, sufrió numerosas bajas cuando, en el desembarco inicial, se hundió el buque que transportaba a su plana mayor. En octubre de 1943, el 2.° Batallón realizó una incursión de diversión en Choiseul. En 1944, el 1.er Regimiento Paracaidista se disolvió y sus elementos pasaron a formar parte de la 5.ª División de Infantería de Marina, que combatió en 1945 en Iwo Jima.

nal era bien recibida, nos preguntábamos cómo podríamos trasladar los cohetes, ya que cada uno de ellos pesaba unos 20 kg con el envase que también servía como lanzador.

"El 27 de octubre, el día del embarque, todo nuestro material estaba preparado en cargas dispuestas para los cuatro buques. Con la aviación japonesa en vuelo frecuente sobre Vella Lavella, era necesario embarcar la carga en los buques durante la noche, tarea que se realizó en 45 minutos.

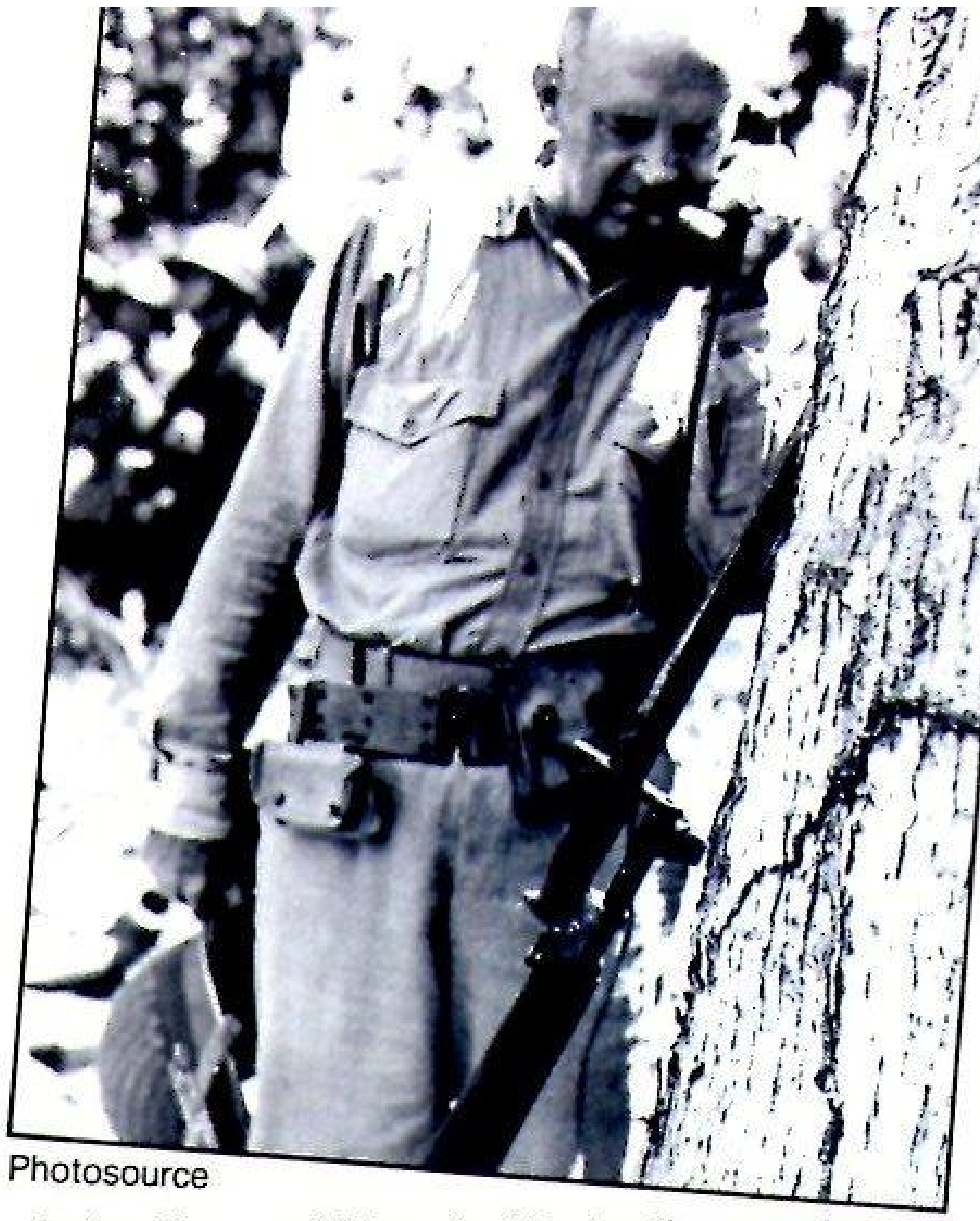
"Una hora después de anochecer, los buques estaban estibados y zarpamos para nuestro viaje de cinco horas hasta Choiseul. Era una noche cristalina y a mitad de trayecto nuestras brillantes estelas fueron descubiertas por los aviones japoneses. Aunque nos dieron cuatro pasadas de bombardeo que levantaron cascadas de espuma en torno a nuestros barcos, salimos indemnes. El desembarco estaba previsto para las 01,00 horas del día 28, y sobre la medianoche nos dimos cuenta de que nos encontrábamos en la posición estipulada, a unos 5 km de Voza. Una patrulla de reconocimiento partió hacia la costa en busca de japoneses, con órdenes de regresar inmediatamente si encontraban tropas enemigas: si el área estaba despejada habrían de comunicarlo al batallón mediante luces de señales; 45 minutos después de la medianoche, la muy esperada señal de "despejado" brilló desde la costa.

Se esparcirían cajas de cartón y de madera vacías por una playa falsa para despistar a los aviones de reconocimiento japoneses

"Una vez en tierra, encontramos el poblado de Voza, poco más que cinco chozas de hierbas y establecimos un perímetro defensivo en torno. La jungla se encontraba a unos 150 metros más allá y parecía un negro e impenetrable muro. Los destructores no perdieron tiempo y desaparecieron en la oscuridad, dejándonos con los lanchones. Utilizamos las horas previas al amanecer en ocultarlos bajo un grupo de árboles de mango en la pequeña isla costera de Zinoa, e intentamos hacer desaparecer cualquier huella de desembarco en la playa de Voza.

"Entretanto, Carden Seaton se desplazó por la costa para encontrarse con su equipo de porteadores. Su acompañante llevaba cajas vacías y cartones para intentar con ellos despistar a los aviones de reconocimiento japoneses sobre nuestro punto de entrada en la isla. Localizó a los porteadores, hombrecitos con cabellos teñidos de rojo, y con las primeras luces del 28 de octubre comenzamos a adentrarnos hacia el baluarte de la isla, situado en un recodo del río con profundos barrancos. Nuestra playa señuelo no consiguió despistar a los japoneses y tres bombarderos dieron dos pasadas sobre la zona de la playa de Voza, aunque afortunadamente sin causar más que daños muy ligeros.

"Esa mañana, las patrullas de reconocimiento recorrieron la zona norte y sur a lo largo de la senda de la playa. Regresaron antes del anochecer e informaron de que estaban libres de enemigos por lo menos en unos siete u ocho kilómetros en ambas direcciones. Era necesario establecer contacto con el enemigo si nuestra misión había de resultar y, tras confiar en nuestros porteadores, quienes afirmaban que los japoneses se encontraban más próximos por el sur, planeamos lanzar una fuerte patrulla de combate a primeras horas del día 29, enviándola tan lejos como fuera necesario para entrar en contacto. La patrulla había de reconocer asimismo la ruta hacia Sangigai, donde teníamos previsto lanzar un ataque a gran escala contra los asentamientos de los 300 hombres de la guarnición japonesa el día 30.



Photosource

Arriba: El general Alexander Vandegrift, comandante absoluto de los paracaidistas de la Infantería de Marina norteamericana en Choiseul. Derecha: En busca de patrullas japonesas.

"Poco después del alba del 29, una pequeña patrulla avanzó hacia el norte para encontrar un escondite más seguro para nuestros botes, ya que sospechábamos que el enemigo había localizado el actual. Asimismo, una patrulla más importante, compuesta por 19 infantes de marina con dos ametralladoras, partió hacia Sangigai. Yo partí con la última patrulla para inspeccionar el terreno al que habríamos de hacer frente al día siguiente.

"Nueve kilómetros al sur de Voza alcanzamos el poblado de Vagara, donde un destacamento de tres hombres se desgajó y avanzó a lo largo del río Vagara para reconocer una ruta interna para nuestro ataque a Sangigai. Entonces, justamente cuando el grueso de la patrulla cruzaba por el desierto poblado, el elemento de vanguardia avisó: «enemigo a la vista». Nos arrastramos hacia adelante y vimos, a través del matorral, un destacamento de diez japoneses que descendían de una barcaza de desembarco en la bocana del río, a unos 50 metros.

"Cuando todo estuvo listo, di la señal. Todos disparamos al unísono, y siete de los hombres cayeron abatidos. Los tres restantes corrieron hacia la jungla sin responder al fuego. Nos desplazamos rápidamente, echamos a flote la barcaza y cacheamos a los muertos antes de regresar a nuestra base. Habíamos revelado ya nuestra presencia.

La columna de Manchester se desplazaría por la senda con morteros y 20 de los cohetes experimentales

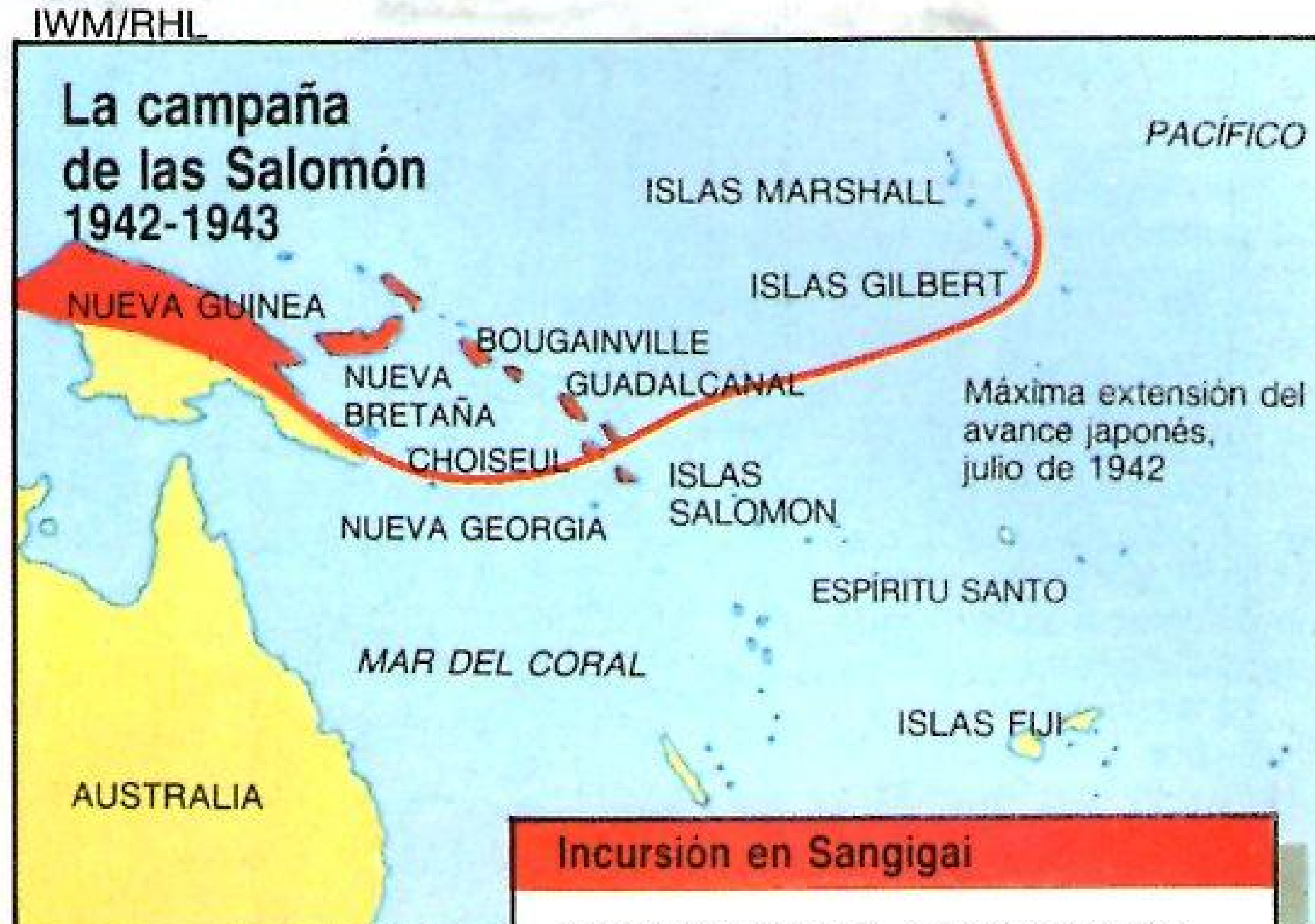
"De regreso a la base se formularon los planes finales para el ataque a Sangigai. Una compañía permanecería en la base para asegurarla, mientras que el resto del batallón atacaría el poblado desde dos direcciones a las 14,00 horas. La Compañía A, al mando del capitán Bobby Manchester, se desplazaría a lo largo de la pista costera hasta Vagara con las primeras luces, empujando a las patrullas enemigas hacia el sur. El resto de la fuerza seguiría a Vagara



IWM/RHL

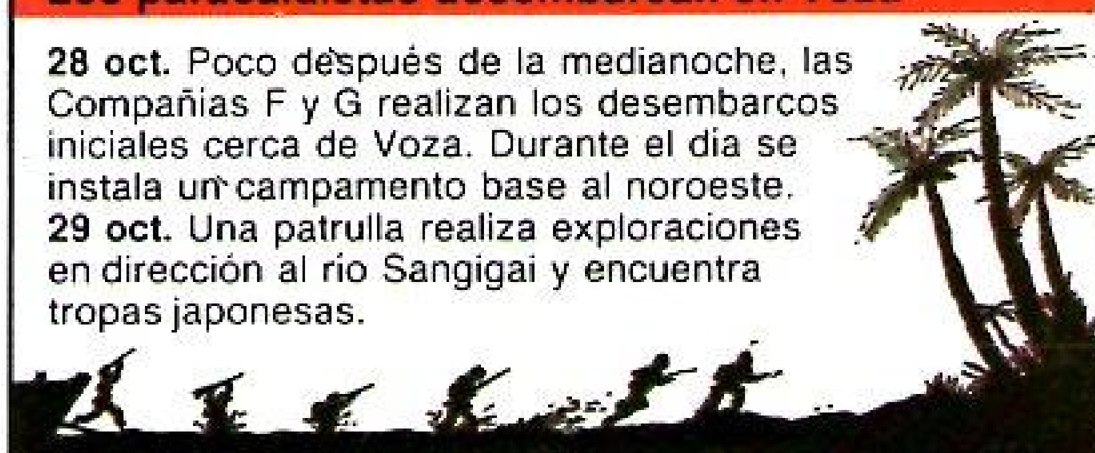
Isla de Choiseul oct.-nov. 1943

El 1 de octubre de 1943 el vicealmirante William Halsey, comandante del Área del Pacífico Sur, ordenó una invasión de la isla de Bougainville, en las Salomón. La fecha fijada para el desembarco de las unidades del 1.er Cuerpo de Infantería de Marina (IMAC) fue el 1 de noviembre. Para despistar a los japoneses, el IMAC decidió montar una operación de diversión en otra isla del archipiélago y se eligió Choiseul. Al 2.º Batallón del 1.er Regimiento de Paracaidistas de Infantería de Marina se le asignó la misión de hacer creer que se estaba produciendo un gran desembarco anfibio en la isla. Los hombres del 2.º Batallón sólo disponían de cinco días para preparar la operación, pero el 27 de octubre, subieron a bordo de cuatro transportes de tropas en Vella Lavella y zarparon para Choiseul.



Los paracaidistas desembarcan en Voza

28 oct. Poco después de la medianoche, las Compañías F y G realizan los desembarcos iniciales cerca de Voza. Durante el día se instala un campamento base al noroeste.
29 oct. Una patrulla realiza exploraciones en dirección al río Sangigai y encuentra tropas japonesas.



Incursión en Sangigai

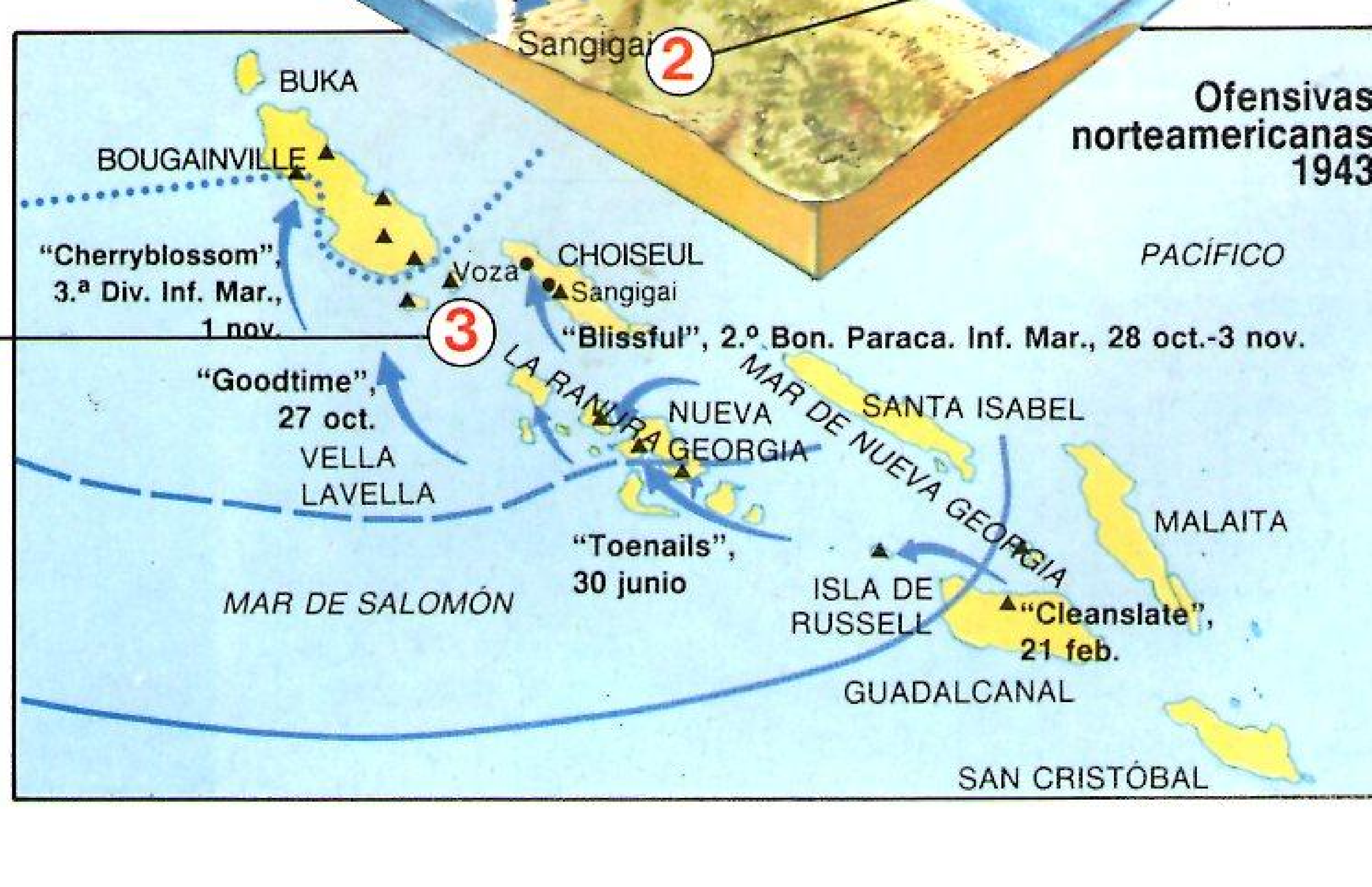
30 oct. Al amanecer, los paracaidistas parten hacia el río Sangigai.
14,30. Se encuentran tropas japonesas en la aldea de Sangigai. Intentan retirarse hacia una posición defensiva preparada, pero los paracaidistas habían planeado un ataque por los flancos que sorprende a los japoneses en retirada.



Misión cumplida

1 nov. La 3.ª División de Infantería de Marina del IMAC desembarca en Bougainville. El desembarco de los paracaidistas en Choiseul convenció a los comandantes japoneses en Bougainville que no era probable ningún desembarco hasta finales de noviembre.
3 nov. Después de patrullar al norte de la posición de Voza, los paracaidistas se retiran de la isla de Choiseul.





Claves
- Fuerza EE UU
- ▲ Aeródromos
- Frente, finales 1942
- Frente, mediados 1943
- Frente, nov. de 1943

PARACAIDISTAS EN CHOISEUL

El 2.º Batallón del 1.er Regimiento Paracaidista del Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano (USMC), elegido para las operaciones de diversión en Choiseul, se componía de una compañía de plana mayor que incluía un pelotón de mando, uno de abastecimientos y una sección de transmisiones, y tres compañías de fusileros. Cada una de estas comprendía tres secciones y una de armas colectivas que se componía de un pelotón de ametralladoras ligeras (tres escuadras con seis armas) y uno de morteros ligeros (tres escuadras con seis morteros). Las armas individuales básicas de las compañías de fusileros incluían la versión del Garand que era reglamentaria en 1936 para el servicio en las fuerzas norteamericanas, el fusil M1 de 7,62 mm alimentado por un cargador de ocho cartuchos, y la carabina M1 de 15 ó 30 cartuchos. Estas armas también tenían accesorios de lanzamiento (el M7 y el M8, respectivamente) de la granada contracarro M9A1. El fusil semiautomático M1941 de 7,62 mm, con un cargador rotativo de 10 proyectiles, también prestó servicio junto al subfusil Reising de 11,43 mm, que fue una de las armas desarrolladas durante la Segunda Guerra Mundial para sustituir a la cara y compleja Thompson. Las compañías de fusileros también disponían de granadas de mano, rompedoras y fumígenas. Los pelotones de ametralladoras contaban con la ametralladora ligera Browning 1919A4 de 7,62 mm, seleccionada para su despliegue en las difíciles condiciones de la jungla de Choiseul. Los pelotones de morteros tenían el M2 de 60 mm, el mortero de infantería reglamentario en las fuerzas norteamericanas. Otras armas incluían el lanzagranadas contracarro "Bazooka" de 60 mm y un nuevo tipo de cohete experimental con un proyectil de 13 kg.

en bote, y desde allí por el río Vagara para aproximarse a Sangigai desde el norte. Entretanto, la columna de Manchester seguiría el sendero transportando los morteros, con los porteadores cargados con 20 de los cohetes. Se estimó que llegarían a Sangigai sobre las 14,00 horas.

"Comoquiera que las comunicaciones por radio eran poco fiables en la jungla, planeamos coordinar el ataque abriendo un fuego de barrera con los morteros y los cohetes, que se iniciaría no antes de las 14,00 horas.

"Al anochecer del día 29 nuestros esfuerzos por anunciar una fuerte presencia en Choiseul tuvieron una inesperada ayuda. El teniente Douglas Morton, a cargo del destacamento de seguridad en la isla de Zinoa, nos informó por radio de que un submarino japonés había emergido justo a 200 metros de ellos.



USM





IWM/RHL

Extremo derecho: Un infante de marina norteamericano abre fuego con su carabina M1 contra uno de los asaltos suicidas *banzai* japoneses. Superior: Una patrulla armada con cohetes experimentales y sus lanzadores. Arriba, derecha: Un mortero bombardea un campamento japonés.

Tuvieron que atacarlo con cohetes y el segundo proyectil explosionó en la esquina de la vela. El submarino se sumergió de inmediato y, aunque no sufrió ningún daño serio, no cabe duda de que informó de un ataque norteamericano desde Choiseul.

"Al amanecer del 30 de octubre sufrimos un percance imprevisto. Cuatro aviones estadounidenses picaron sobre nuestros lanchones de desembarco en la isla de Zinoa y dañaron tres de ellos antes de que los pilotos se diesen cuenta de su error. Toda la fuerza habría ahora de trasladarse por tierra. Comenzamos a caminar por el sendero bajo una fuerte lluvia.

"Los nueve kilómetros hasta Vagara se cubrieron sin entrar en contacto con el enemigo. La fuerza se dividió entonces para seguir nuestro plan de acción. La fuerza que caminaba hacia el norte hubo de abrirse paso entre la vegetación, marchando bajo los bananeros de 30 metros de altura. Nosotros hubimos de desplazarnos por las arriscadas colinas y atravesar la densa y oscura selva. La presión de saber que era preciso llegar a la posición de partida antes de las 14,00 horas hacía la tarea aún más fatigosa, y a la hora prevista aún no podíamos ver nada de la base de Sangigai.

"De repente, sobre las 14,30 horas, oímos el ruido de las explosiones de morteros y cohetes detrás de la colina que se encontraba a menos de 200 metros de nosotros. Casi al mismo tiempo se escucharon los gritos y disparos, y en un momento nos encontramos con el enemigo a corta distancia. Nuestras tropas se desplegaron con dificultad y el fuego creció en intensidad. Oímos el ya familiar crepitar lento de las ametralladoras Nambu japonesas y las explosiones de sus «morteros de rodilla» de 50 mm. Lo que no sabíamos



era que la fuerza de Manchester, desde la playa, había sorprendido al enemigo y lo había obligado a retirarse por el poblado directamente hacia la vanguardia de nuestra columna envolvente.

"La lucha era intensa, a distancias de sólo 15 metros. Las granadas volaban en ambas direcciones. Algunos soldados enemigos ocupaban sus fosos de tirador, cavados previamente como parte del perímetro defensivo, mientras que otros se habían subido a los árboles para tener mejor visibilidad. Uno de estos francotiradores elevados alcanzó al capitán Pratt en el hombro, y mi ordenanza, el cabo Albert Hoffman, lo localizó y neutralizó con una ráfaga de fuego automático. Seguimos presionando, sin embargo, y conseguimos avanzar lentamente y desalojar a los japoneses, uno a uno, de sus emplazamientos. Después de una media hora, el enemigo lanzó un ataque *banzai* que desbarataron nuestras ametralladoras.

"Comoquiera que los restos de la guarnición trataron de retirarse hacia el sur, la columna de Manchester avanzó hasta Sangigai, tomó todo lo que tenía valor, destruyó las instalaciones y las barcazas e incendió los alimentos y suministros. Reunieron un saco de documentos y dejaron tras de sí 70 cadáveres. Nuestras fuerzas sufrieron la pérdida de cuatro hombres y nueve heridos.

"Sabíamos que los aviones y los refuerzos japoneses llegarían enseguida, así que marchamos hacia Vagara por dos rutas. Nos citamos allí entre las 18,00 y las 19,00 horas y con cualquier bote que hubiésemos podido reparar durante el día. La evacuación hacia Voza la inició a las 18,30 horas la columna de Manchester, pero la nuestra, retrasada por el terreno, no pudo llegar antes del anochecer y la oscuridad nos sorprendió a unos dos kilómetros del poblado. Llegamos a las 19,30 horas, no encontramos botes y pasamos una noche angustiosa pero tranquila en la bocana del río. Los botes aparecieron media hora después del amanecer del día 31, ya que no se habían atrevido a operar durante la noche por miedo a las rocas.

"»De regreso a Voza, examinamos la pila de documentos capturados. Entre ellos había una gran carta marina de la zona, con símbolos que indicaban la situación de los campos minados en torno al extremo meridional de Bougainville. Inmediatamente enviamos un mensaje al cuartel general del cuerpo informándoles de las posiciones aproximadas. No tardó la respuesta: «¿Cuáles eran las posiciones exactas de las minas, incluidas las de los canales?». Hubimos de codificar laboriosamente las latitudes y longitudes de cada campo minado y emitirlas.

"Habíamos golpeado duramente el puesto avanzado japonés de Sangigai, pero ahora resultaba imperativo mantener la presión y que el enemigo se interrogara sobre nuestra potencia real. Consecuentemente, el 31 de octubre enviamos una sección de combate hacia el sur para impedir que los japoneses consiguieran información sobre nuestra presencia al mantenerlos a la defensiva. Los hombres encontraron una patrulla enemiga cerca de Vagara y mataron a nueve soldados japoneses durante el fiero tiroteo que siguió. De forma similar, otra patrulla reconoció la zona norte en bote, hasta tan lejos como el río Warrior tomando nota del terreno para un ataque sobre la bahía de Choiseul, previsto para e[l] día 1 de noviembre. Conducida por m[i] ayudante de campaña, el comandant[e]



Tom Bigger, la fuerza atacante desembarcaría en la bocana del río y se trasladaría hasta posiciones tierra adentro desde las que pudiera bombardear con morteros la base de suministros japonesa en la isla Guppy. Entonces retrocedería para ser evacuada por nuestros botes.

"Al amanecer del día 1 de noviembre, el Día D para los desembarcos en Bougainville, se constituyó la fuerza destinada a Choiseul. Una sección se desplazaría asimismo por el sur para tender una emboscada cerca de Vagara. Se montaron tres de los grandes cohetes experimentales y se sujetaron en los árboles apuntando directamente hacia la senda de la playa y dispuestos para ser disparados mediante un nudo corredizo disimulado entre las parras tendidas a través del sendero. Cuatro horas más tarde la trampa se disparó. Una patrulla enemiga de unos 20 hombres tropezó con dos de los cohetes y todo funcionó como estaba previsto. Cuando se disipó el humo ocho de ellos yacían muertos.

"La fuerza de la bahía de Choiseul, entretanto, había desembarcado en el río Warrior y, tras dejar en la bocana un destacamento de radio de cuatro hombres, se aventuró hacia el interior de la jungla hasta la caída de la noche. El desembarcó fue observado, no obstante, y durante la noche del 1 al 2 una patrulla japonesa de reconocimiento tropezó con el destacamento de radio, pero fue derrotada. Los hombres se encontraron conque no podían contactar por radio con la fuerza principal para avisarla, pero consiguieron ponerse en contacto conmigo y yo solicité cobertura de caza y lanchas PT para la retirada de la fuerza, que se estableció para el atardecer del día 2.

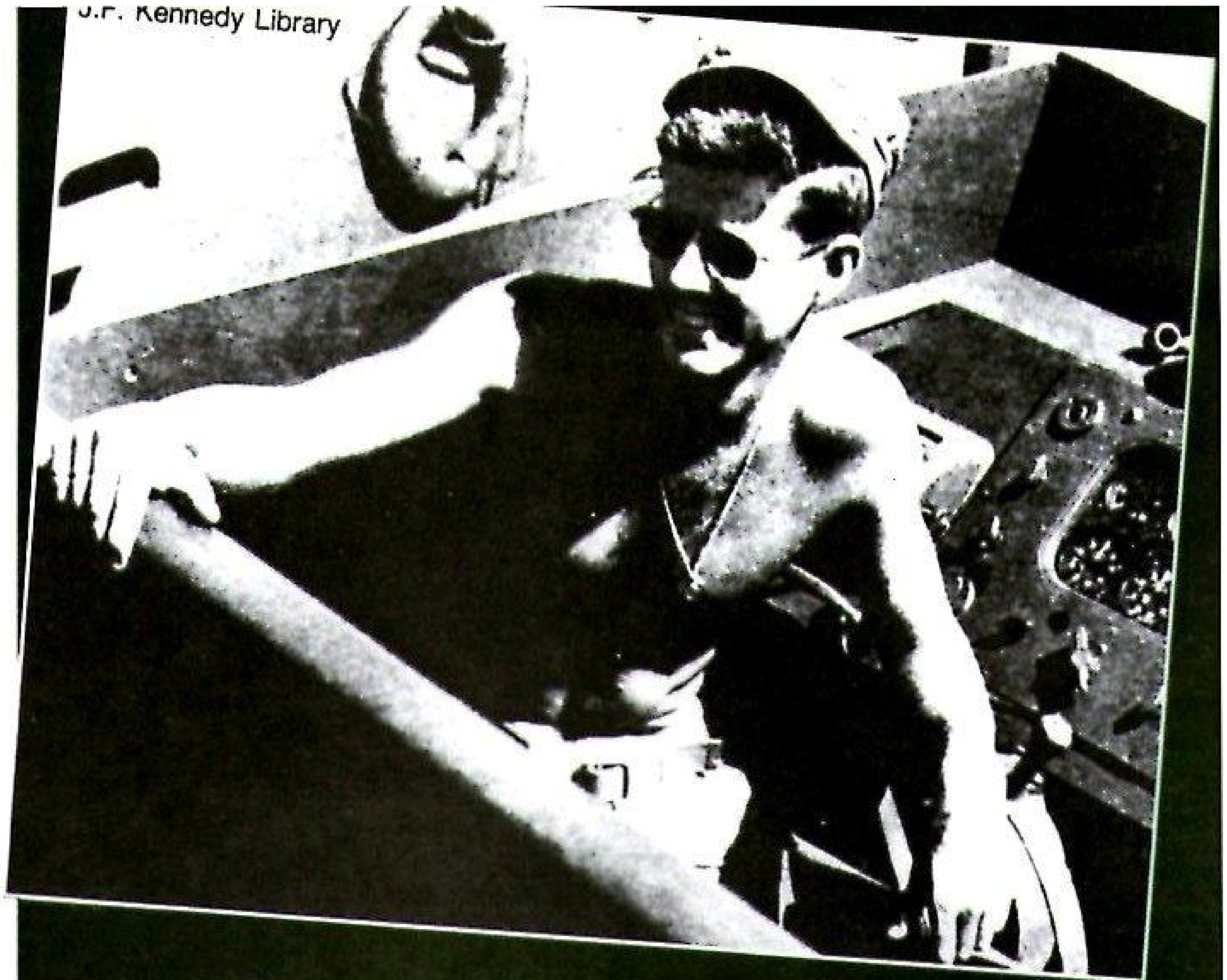
Estalló un salvaje tiroteo pero, de repente, llegaron nuestras cuatro barcazas

"Dos horas después de amanecido ese día, la fuerza principal cayó sobre las posiciones avanzadas japonesas de la bahía. Tras empujar al enemigo a retirarse durante la mañana, consiguieron situarse lo suficientemente cerca como para colocar 142 granadas de mortero sobre la base de isla Guppy. Se retiraron dejando tras de sí dos enormes incendios, pero cuando se aproximaban de regreso al río Warrior se encontraron con unos 200 japoneses delante y a la izquierda. Estalló un salvaje tiroteo pero, de repente, nuestras lanchas de desembarco, cubiertas por cuatro PT, aparecieron en escena. Los hombres de a bordo abrieron fuego con todas las armas de que disponían y su intervención cambió el curso de los acontecimientos. El enemigo se retiró lentamente, dejando 42 cadáveres.

"Cuando los lanchones se retiraban, uno de ellos chocó con un arrecife coralino y volcó, yéndose a pique casi inmediatamente. Por suerte, todos los tripulantes fueron rescatados por una PT a cuyo mando se encontraba el teniente de navío John F. Kennedy, que más tarde se convertiría en presidente de Estados Unidos.

"La fuerza se encontró de regreso a Voza hacia las 21,00 horas, y se nos avisó que nos retiraríamos de la isla durante la medianoche. Los nativos nos informaron entonces de que un batallón de japoneses desembarcaba a unos siete kilómetros al norte de nuestra posición. Obviamente los desembarcos en Bougainville les habían demostrado nuestro verdadero tamaño y ahora irían a por nosotros. Enviamos a nuestros hombres por ambos flancos, sembramos campos de minas y emboscadas de cohetes, y en torno a cada puesto avanzado clavamos hojas de afeitar en los árboles para impedir que los francotiradores pudieran trepar a ellos.

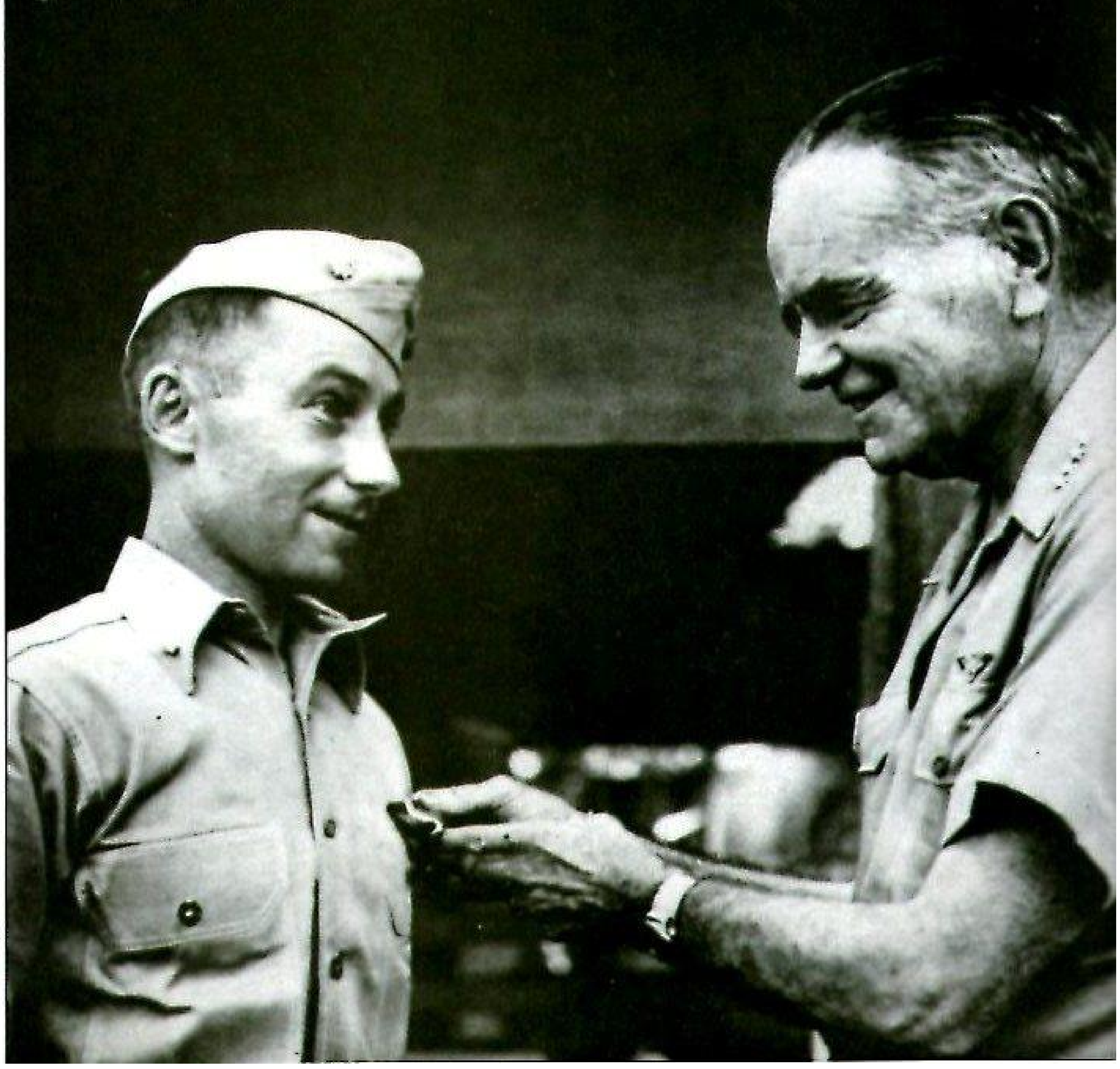
J.F. Kennedy Library



"Con la oscuridad, nos retiramos a un perímetro defensivo en torno a la playa de Voza. Los puestos de vanguardia informaron de que los japoneses tanteaban las posiciones y, hacia las 22,00 horas, oímos el estallido de un cohete y los disparos de uno de los puestos avanzados.

"Los lanchones de desembarco no aparecieron hasta las 01,00 horas del día 3. Comenzamos a abordarlos de inmediato y hacia las 02,00 horas lo hicieron las posiciones de avanzada. Seaton insistió en que su tarea era permanecer en la isla, y que él y los porteadores conseguirían eludir a los japoneses. Al día siguiente, Seaton informó por radio que los japoneses habían lanzado un ataque coordinado por ambos flancos de Voza al amanecer. Les tomó medio día abrirse paso entre las trampas y las minas, sólo para descubrir que nos habíamos marchado.»

Arriba: El rescate de una embarcación cargada de paracaidistas de la Infantería de Marina en Choiseul fue un episodio más en la carrera militar del teniente de navío John F. Kennedy. Abajo: El almirante William F. Halsey condecora al teniente coronel Victor Krulak con la Cruz de la Armada. Fue la recompensa por su "extraordinario heroísmo desplegado frente a un enemigo armado durante las operaciones en la isla Choiseul".



UPI/Bettman

FUERZA "CACTUS"

Una formación improvisada de las unidades de Aviación de la Infantería de Marina, la Fuerza Aérea "Cactus", combatió para mantener Guadalcanal en manos norteamericanas.

El 7 de agosto de 1942, la 1.ª División de Infantería de Marina del general de división Alexander Vandegrift lanzó la primera ofensiva norteamericana de la Segunda Guerra Mundial: el desembarco en Guadalcanal, denominado "Cactus". Aunque el asalto inicial no encontró resistencia, la reacción japonesa no tardó en llegar. Aquella tarde se realizaron dos incursiones aéreas contra los infantes de marina y, en la noche del día 8, una fuerza de cruceros japonesa bajó por "el Canal" (mar de Nueva Georgia) y destruyó la fuerza de pantalla aliada en la batalla de la isla Savo. Frente a esta potente amenaza naval enemiga, lo que quedaba de la flota invasora norteamericana zarpó, llevándose consigo gran parte de los suministros y equipos. Vandegrift y 11 000 de sus hombres quedaron abandonados en la isla.

RHL



El primer objetivo de los infantes de marina era capturar un aeródromo que los japoneses habían construido. Esto se llevó a cabo en la tarde del 8 y, utilizando el equipo pesado que habían abandonado sus anteriores propietarios, los infantes terminaron los trabajos de construcción y bautizaron el complejo con el nombre de aeródromo de Henderson, en honor del comandante Lofton R. Henderson, un piloto norteamericano de la Infantería de Marina muerto durante la batalla de Midway, en junio pasado. Doce días después, el 20 de agosto, los dos primeros escuadrones de Infantería de Marina volaron hacia Henderson: el VMF-223, un escuadrón con cazas F4F Wildcat dirigido por el comandante John L. Smith, y el VMSB-232, con SBD Dauntless mandados por el teniente coronel Dick Mangrum. Había llegado a su destino la denominada Fuerza Aérea "Cactus".

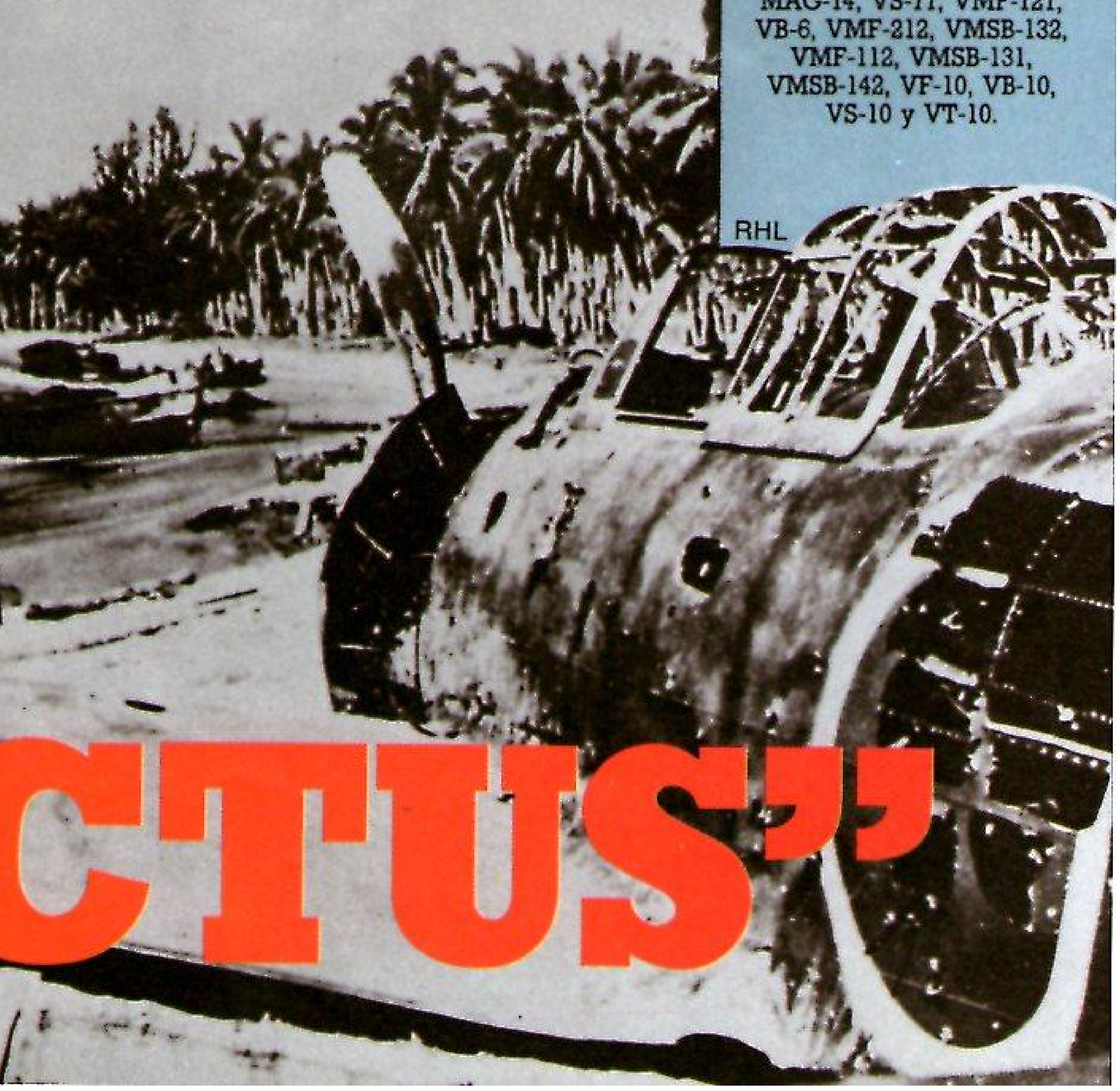
Durante el resto de agosto y todo setiembre, con algún refuerzo aéreo de la Armada y la Infantería de Marina, los infantes en Guadalcanal fueron el objetivo de los esfuerzos japoneses por recapturar la isla, pero la testaruda defensa de los hombres en tierra y la determinación de los pilotos de la Fuerza Aérea "Cactus" en el cielo mantuvieron el enemigo a raya. Al terminar setiembre quedó claro que los japoneses habían aplazado sus planes para asaltar Nueva Guinea y antepuesto la reconquista de Guadalcanal. Querían hacer retroceder a los infantes de marina hacia el mar de Salomón de una vez por todas, pero Vandegrift y el general Roy Geiger, comandante del Primer Ala de Aviación de la Infantería de Marina, además de los almirantes Turner y McCain, no pensaban permitirlo.

AVIACIÓN DE LA INFANTERÍA DE MARINA EN GUADALCANAL

Las unidades originales del Primer Ala de Aviones de la Infantería de Marina (1.ª MAW, cuya insignia se muestra arriba) que fueron a Guadalcanal y crearon las bases de la Fuerza Aérea "Cactus", llegaron el 20 de agosto de 1942 con el 23.º Grupo Aéreo de la Infantería de Marina (MAG-23). Eran el VMF-223, un escuadrón de F4F Wildcat, y el VMSB-232, un escuadrón de SBD Dauntless.

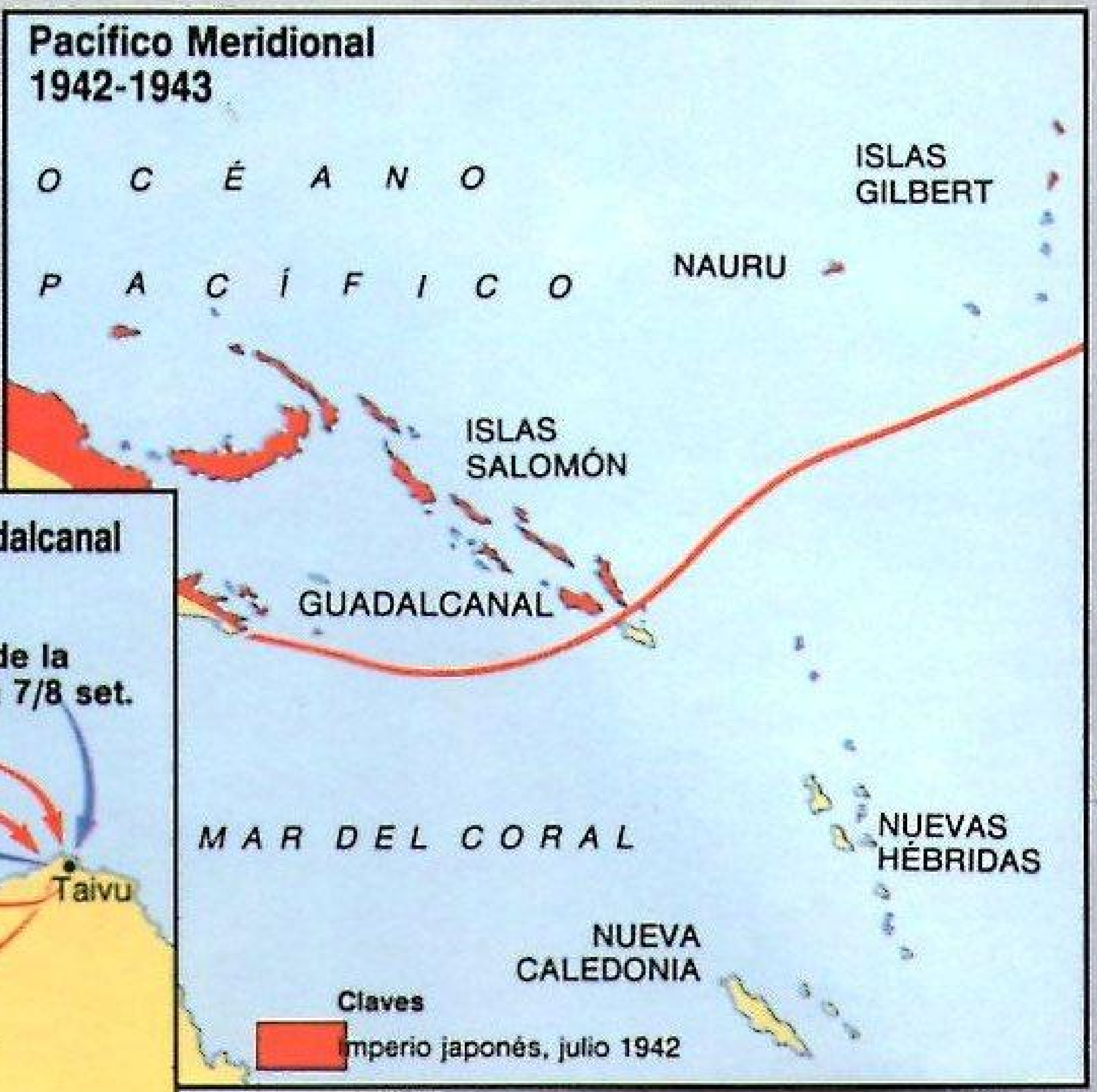
El primero de los valiosos destacamentos de la Armada llegó con el USS *Enterprise* el 24 de agosto y el resto del MAG-23 desembarcó el 30 con la forma del VMF-224 y el VMSB-231. Durante setiembre, octubre y comienzos de noviembre, muchas unidades sirvieron en la Fuerza Aérea "Cactus". Estos destacamentos de los grupos embarcados de la Armada fueron los VS-3, VF-5, VT-8, VMSB-141, MAG-14, VS-71, VMF-121, VB-6, VMF-212, VMSB-132, VMF-112, VMSB-131, VMSB-142, VF-10, VB-10, VS-10 y VT-10.

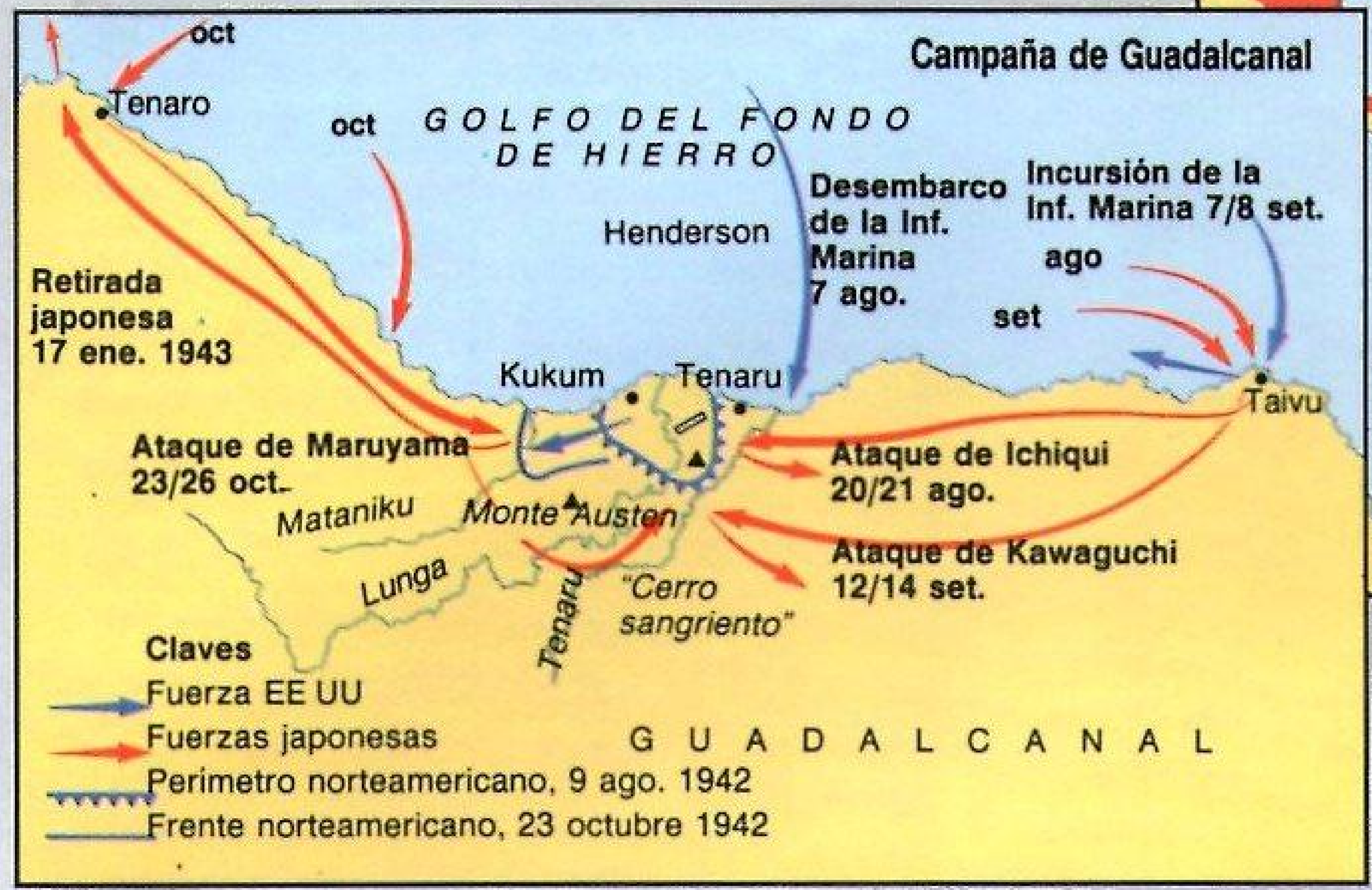
RHL

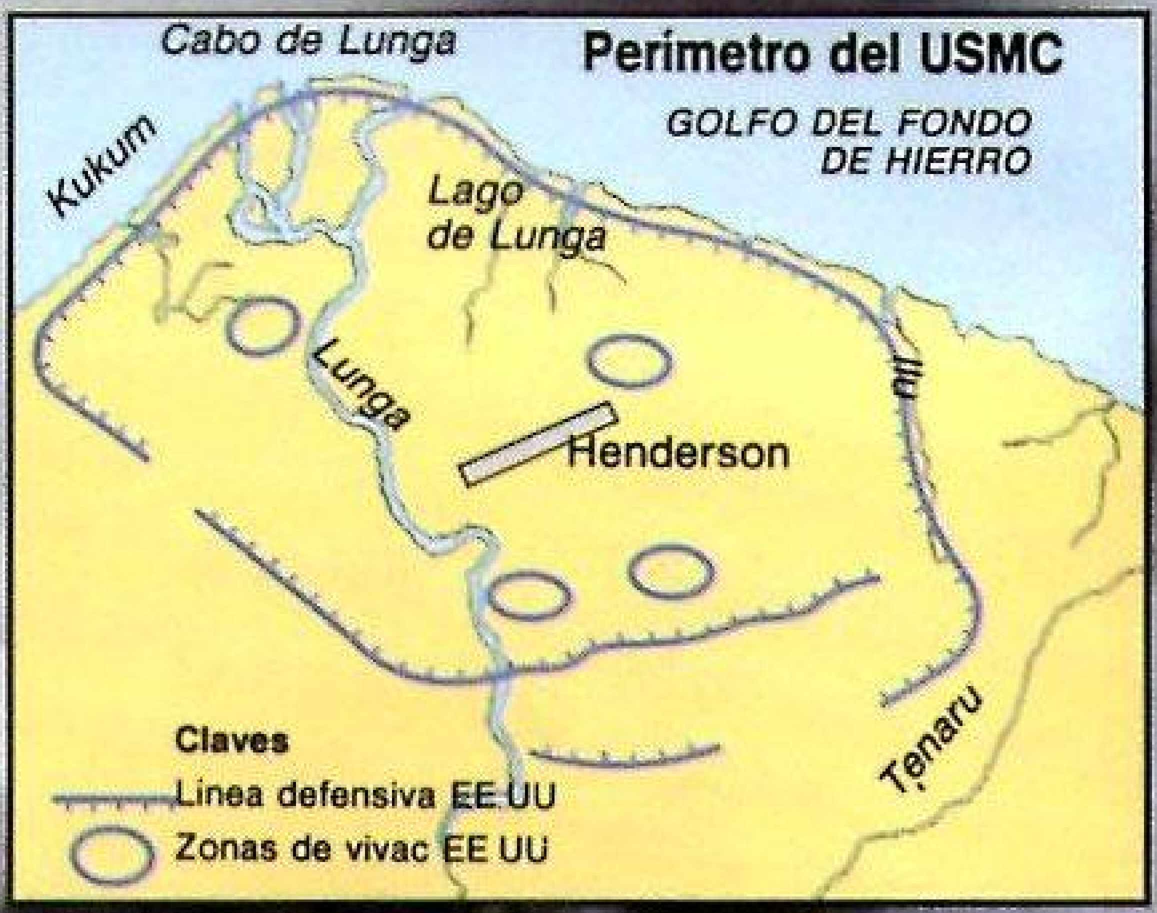


Fuerza Aérea "Cactus"
agosto 1942 a febrero 1943

La construcción de un aeródromo japonés en la isla de Guadalcanal (denominada "Cactus" por los Aliados) alertó a los comandantes aliados sobre una nueva amenaza contra las rutas marítimas entre Australia y Estados Unidos. Cuando esta información llegó al cuartel general de la Zona del Pacífico Sur en Nueva Zelanda, se tomaron contramedidas inmediatas. Un desembarco inicial de la Infantería de Marina norteamericana tuvo lugar el 7 de agosto. Los primeros aviones llegaron al aeródromo de Henderson el 12 de agosto. Pronto recibieron el apelativo de "Fuerza Aérea Cactus".







Los servicios secretos norteamericanos sabían que, para aquel gran empuje, los japoneses tenían dos objetivos principales: desembarcar más tropas y artillería pesada, y destruir el poder aéreo norteamericano. El 10 de octubre, el enemigo tenía doble número de bombarderos que "Cactus" y el triple de cazas.

La víspera del avance enemigo, el VMF-121, mandado por el comandante Davis "el Duque", y el capitán Joe Foss como su oficial ejecutivo, llegaron desde un portaviones con 20 cazas Wildcat. Dos días después, John Smith y Marion Carl, dos de los grandes pilotos de caza "Cactus" que se habían convertido en leyenda durante los primeros días de la batalla de Guadalcanal, fueron evacuados con el último de los pilotos supervivientes del VMF-223. El combate en el aire había sido duro y, a principios de setiembre, comenzaba a surgir una gran rivalidad entre Carl y Smith cuando el primero fue derribado. Afortunadamente, fue recogido por nativos amistosos. Carl volvió a Henderson tras una ausencia de cinco días y fue recibido por el general Geiger, quien le dijo que Smith estaba ahora a seis o siete victorias por delante y el "Viejo" quería saber qué iba a hacer al respecto. Carl, que era mucho más tranquilo que el bullicioso Smith, pensó unos instantes y luego dijo: "Está bien, general. Deje en tierra a Smitty durante cinco días y veremos cómo sale la cosa."

Página anterior: Los restos de un caza japonés Cero yacen en una playa de Guadalcanal mientras que (interior) el teniente coronel Bauer, "Joe el indio", explica cómo le fue un combate. Abajo, derecha: Un depósito de combustible japonés arde en la isla de Tanambogo, víctima de un ataque aéreo norteamericano previo al desembarco de la 1.ª División de Infantería de Marina el 7 de agosto de 1942. Abajo: Aviones Bell P-400 Airacobra alineados en Henderson Field.

RHL







General Condon



Arriba: El capitán Joe Foss, del VMF-121, consiguió en Guadalcanal la mayor parte de sus 26 victorias en combate. Arriba, derecha: El VMF-212, mandado por Joe Bauer, "el indio", fotografiado con un Grumman F4F Wildcat en Efate, Nuevas Hébridas. Inferior, derecha: El personal de tierra revisa un torpedero Grumman TBF Avenger antes de municionarlo. Los tripulantes norteamericanos dieron al Avenger el apodo de el "Pavo".

Popperfoto

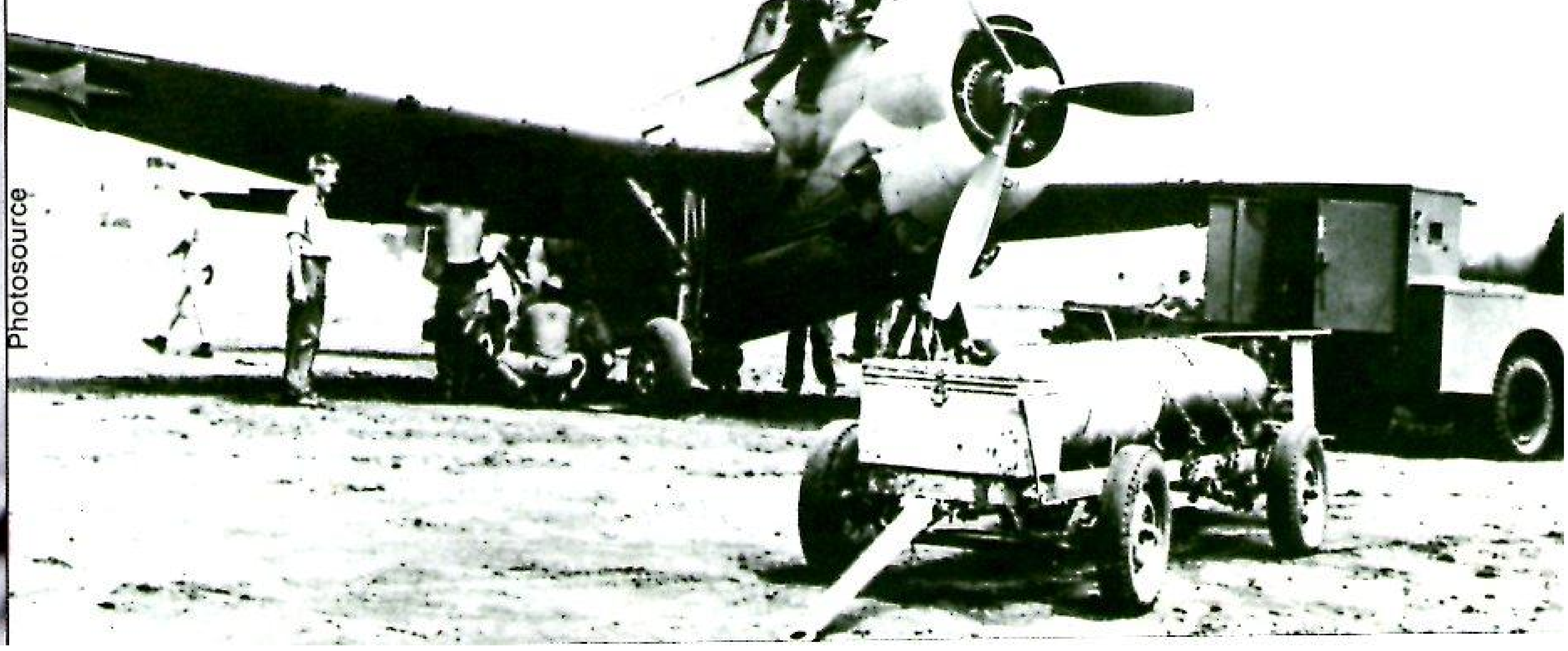
El 11 de octubre el plan japonés se aceleró al máximo y nadie dudaba ahora de que había llegado un período realmente crítico para la "Cactus". Además de las esperadas incursiones sobre los aeródromos, los aviones de exploración localizaron una fuerza de superficie de transportes japoneses acompañada por destructores y tres cruceros pesados. Esto sólo podía significar una cosa: un bombardeo pesado sobre los aeródromos aquella noche mientras los transportes descargaban en Tassafaronga. Pero ello iba a resultar algo distinto. A la fuerza japonesa de superficie se enfrentó el almirante Norman Scott con dos cruceros pesados y dos ligeros. Los sorprendió justo antes de la medianoche y su fuerza consiguió hundir un crucero y un destructor y dañar seriamente a un tercer buque, a cambio de la pérdida de un destructor norteamericano. Pero, en el transcurso de la batalla naval, los dos grandes transportes japoneses desembarcaron su artillería pesada y otros refuerzos sin encontrar resistencia.

Al amanecer del día 12, todos los SBD, F4F y P-39 disponibles despegaron en busca de supervivientes del combate nocturno. Fueron dirigidos por el coronel Al Cooley, cuyo MAG-14 acababa de relevar al MAG-23, y el capitán de corbeta John Eldridge, al mando del VS-71, uno de los destacamentos que tanto contribuyeron a la salvación de Guadalcanal. El grupo de ataque encontró supervivientes al norte de las islas Russell y, durante el día, repetidos ataques hundieron dos destructores más y dañaron seriamente al resto de los buques antes del anochecer.

Con estos sucesos, las cosas parecían más prometedoras para las sitiadas tropas de la isla. La mañana del 13 lo eran aún más, pues el almirante Turner llegó con unidades anfibias para desembarcar a la 164.ª División de Infantería del Ejército norteamericano. Pero el optimismo no duró mucho. Alrededor del mediodía no se consiguió detectar 27 bombarderos y 18 cazas con la suficiente antelación para que los F4F despegasen y se enfrentasen a ellos. Desde unos 10 000 m, los japoneses bombardearon con extrema precisión, abrieron 13 cráteres en la pista e incendiaron al menos 22 500 litros de combustible. Sólo hubo interceptaciones aisladas y los 42 F4F ascendían todavía cuando los japoneses ya habían soltado todas las bombas. Dos horas después, otros 18 bombarderos escoltados estaban en camino y la mayoría de los F4F permanecían en tierra repostando. Joe Foss condujo a 14 cazas del VMF-121 en un intento de interceptación, pero fue sorprendido por los escoltas japoneses y su patrulla quedó diezmada; el propio Foss casi se mata en un salvaje y desesperado aterrizaje de emergencia, del que salió milagrosamente ileso. Una vez más, los bombarderos no encontraron resistencia alguna a la hora de efectuar su misión pero, afortunadamente, no pasó todo lo que podía haber sucedido. El día terminó con una sensación de presagio más profunda de lo usual. No resultó infundada.

Justo después de las 01,30 horas del día 14, un hidroavión "Charlie Lavadora" sobrevoló el aeródromo y lanzó tres bengalas: una roja en el extremo occidental, una blanca en el medio y una verde en el lado oriental. Después, con un rugido ensordecedor, 16 cañones de 355 mm comenzaron a disparar desde los dos acorazados japoneses *Kongo* y *Haruna*, situados cerca de la costa de Guadalcanal. Durante más de una hora se vivió una pesadilla de proyectiles rugientes y cegadores, impactos que estremecían el terreno igual que un terremoto, mortales fragmentos de acero que volaban cientos de metros, gigantescos incendios por todos lados y, como grotesco acompañamiento a todo esto, un horrendo y sobrecogedor

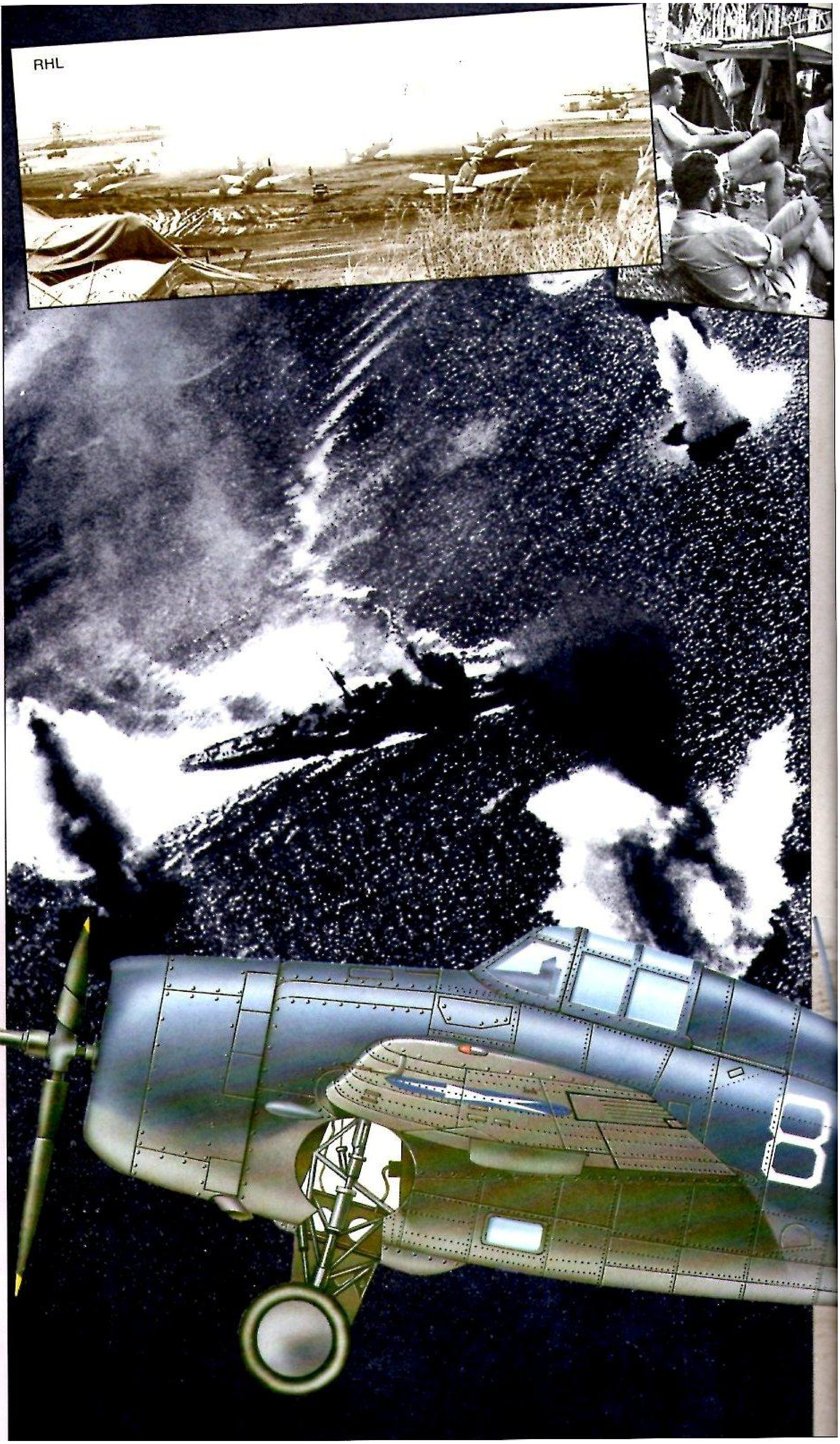




Photosource

LA BATALLA DE GUADALCANAL

Cogidos por sorpresa con el desembarco de la 1.ª División de Infantería de Marina del general de división Vandegrift el 7 de agosto de 1942, los japoneses de Guadalcanal corrieron hacia la jungla y apenas ofrecieron resistencia. Sin embargo, la noche del 8, la Armada japonesa derrotó a la fuerza de pantalla naval de la Infantería de Marina, obligándola a abandonar a los 11 145 infantes en la isla con los únicos suministros que habían conseguido llevar a tierra. La misión de reconquista de Guadalcanal se encargó al teniente general Harukichi Hyakutake y a una fuerza de 50 000 hombres. La noche del 20 de agosto, un destacamento dirigido por el coronel Kiyono Ichiki se lanzó contra los infantes en la orilla occidental del río Ilu. Vandegrift consiguió rodear la fuerza y sólo unos pocos japoneses escaparon a los ataques aéreos que siguieron. Ichiki optó por el *harakiri.* El 8 de setiembre se supo que la 35.ª Brigada reforzada del general de división Kiyotake Kawaguchi se preparaba para un ataque sobre el aeródromo de Henderson. Los infantes de marina pudieron preparar sus defensas y, en la batalla de "Cerro Sangriento", el 12 y 13 de setiembre, consiguieron eliminar a 1 200 hombres de Kawaguchi. Después, tanto norteamericanos como japoneses recibieron refuerzos y, a mediados de octubre, Vandegrift tenía 23 000 hombres en la isla. Los japoneses lanzaron repetidos ataques sobre el lado occidental del perímetro norteamericano el 23 de octubre, pero 3 500 de ellos quedaron muertos cuando se retiraron el 25. Vandegrift pudo entonces pasar a la ofensiva y, en noviembre, ensanchó el perímetro y envió a los incursores de Carlson (el 2.º Batallón de Incursión) a eliminar japoneses en una amplia zona. Hyakutaki se vio obligado a retirarse con numerosas pérdidas. Desde comienzos de diciembre, los refuerzos norteamericanos llegaron a la isla. Hyakutake evacuó finalmente bajo el fuego a 13 000 hombres desde el cabo Esperanza en febrero y dejó Guadalcanal en manos de los norteamericanos.







Superior, izquierda: Un escuadrón de bombarderos en picado Douglas SBD Dauntles calienta motores en Henderson. A la derecha se distingue un PBY Catalina. Arriba: Miembros de un escuadrón *Black Cat* en Guadalcanal.
Superior, derecha: Un caza embarcado japonés Mitsubishi A6M Cero.
Izquierda: Un crucero pesado japonés maniobra frenéticamente para esquivar un ataque aéreo.
Abajo: Un Wildcat arranca ante una selecta audiencia de la 1.ª División de Infantería de Marina.
Inferior: Un F4F Wildcat con los emblemas de la Fuerza Aérea "Cactus".

ruido. Los cañones navales tendieron una cortina de fuego de proporciones insólitas en el uso normal de la artillería. Después de una hora, las llamas se elevaban docenas de metros en el aire desde los depósitos de gasolina, los aviones ardían por todos sitios y unos aparatosos fuegos artificiales señalaban el final de un polvorín de bombas y municiones. En adelante, los infantes de marina recordarían esto no por la fecha, sino por el nombre: "el bombardeo". Se dispararon novecientos ochenta proyectiles de 355 mm sobre la cabeza de playa y la mayoría cayeron sobre el aeródromo y el palmeral situado en el extremo nororiental de la pista, en donde los pilotos y tripulaciones se alojaban. Milagrosamente, sólo murieron 14 hombres.

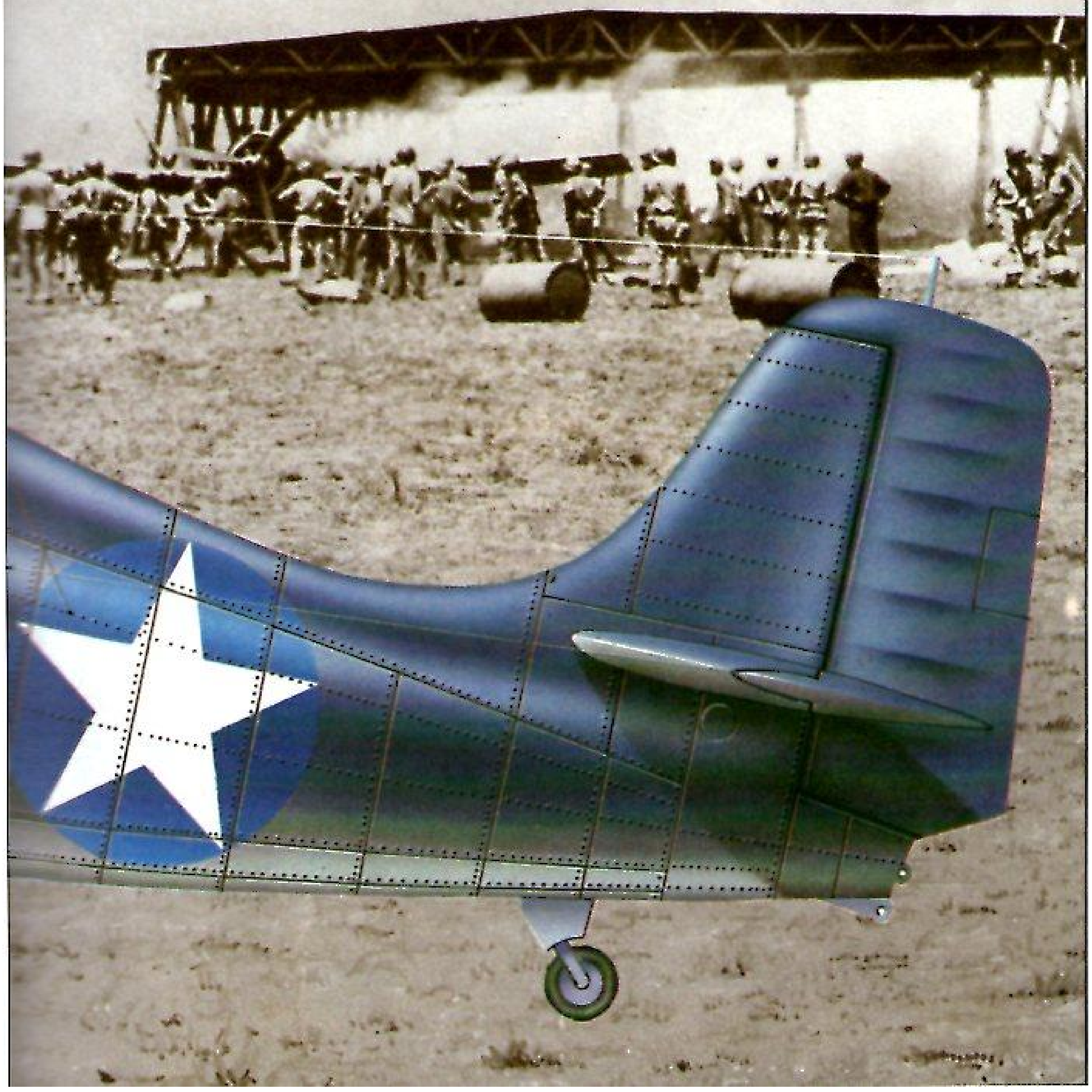
El trabajo de los acorazados produjo un escenario dantesco. Aparte de las víctimas, la estación de radio quedó completamente demolida y no se pudo enviar ni una palabra sobre el ataque a los cuarteles generales de SoPac y AirPac durante varias horas. Todos los efectivos tan cuidadosamente preparados por el general Geiger estaban prácticamente aniquilados. Se había perdido todo el combustible y gran parte del armamento. De los 38 SBD que habían operado el día anterior, ahora sólo podían volar siete. Seis P-39 seguían en activo todavía, pero todos los torpederos habían quedado destruidos o fuera de servicio. El aeródromo de Henderson está picado de cráteres y sembrado de restos y aviones incendiados. Pero, por algún milagro inexplicable, la pista de los cazas estaba prácticamente intacta y 29 de los 42 F4F Wildcat eran aún utilizables.

A las 09,30 horas del día 14, los cazas disponibles despegaron al recibir el informe de un observador costero sobre la proximidad de una gran incursión. Los F4F estuvieron en el aire durante una hora, pero no se materializó ninguna incursión, por lo que aterrizaron para repostar. Aún estaban en tierra al mediodía, cuando se produjo el primer ataque del día. Veintiséis bombarderos llegaron al aeródromo sin resistencia alguna. Todos los aviones operativos estaban en la pista de los cazas pero, siguiendo con la racha de suerte, los japoneses se centraron en la otra parte del aeródromo de Henderson y los cazas no sufrieron daños. El segundo ataque llegó una hora después y a él se enfrentaron todos los cazas disponibles. Se derribaron nueve bombarderos y tres cazas, frente a la pérdida de un solo avión del VMF-121. A pesar de estos resultados, el día tomó tintes sombríos cuando los vigías informaron sobre dos grupos de buques que se dirigían a la isla. Una fuerza se componía de seis transportes, escoltados por ocho destructores, mientras que el otro estaba formado por dos cruceros pesados y dos destructores.

A la tercera bengala, volvió a estallar el infierno con una andanada de 16 cañones de 355 mm

El almirante "Jake" Fitch, que había relevado al almirante John McCain en el mando de las Fuerzas Aéreas del Pacífico Sur poco antes, había entrado en acción el 14 para proporcionar algún poder de ataque a la "Cactus". Todos los SBD que quedaban en Espíritu Santo, incluidos nueve de repuesto, fueron alertados para desplazarse a Guadalcanal inmediatamente, y los pilotos para los aviones de respuesto llegarían del VMF-212 del teniente coronel Joe Bauer, basado en Efate. Bauer tenía que trasladar su escuadrón desde allí a Espíritu, con carácter de espera, y después a Guadalcanal, tan pronto como Geiger tuviese espacio para sus 20 F4F. También Fitch adoptó medidas de emergencia para la distribución de combustible en barriles. Las cosas estaban en marcha, pero la situación no dejaba de ser crítica. Los esfuerzos realizados durante el día para enfrentarse a los ataques aéreos japoneses habían agotado todo el combustible disponible para la noche y, en lo referente a aviones de ataque, sólo quedaban cinco SBD. Las perspectivas eran muy negras.

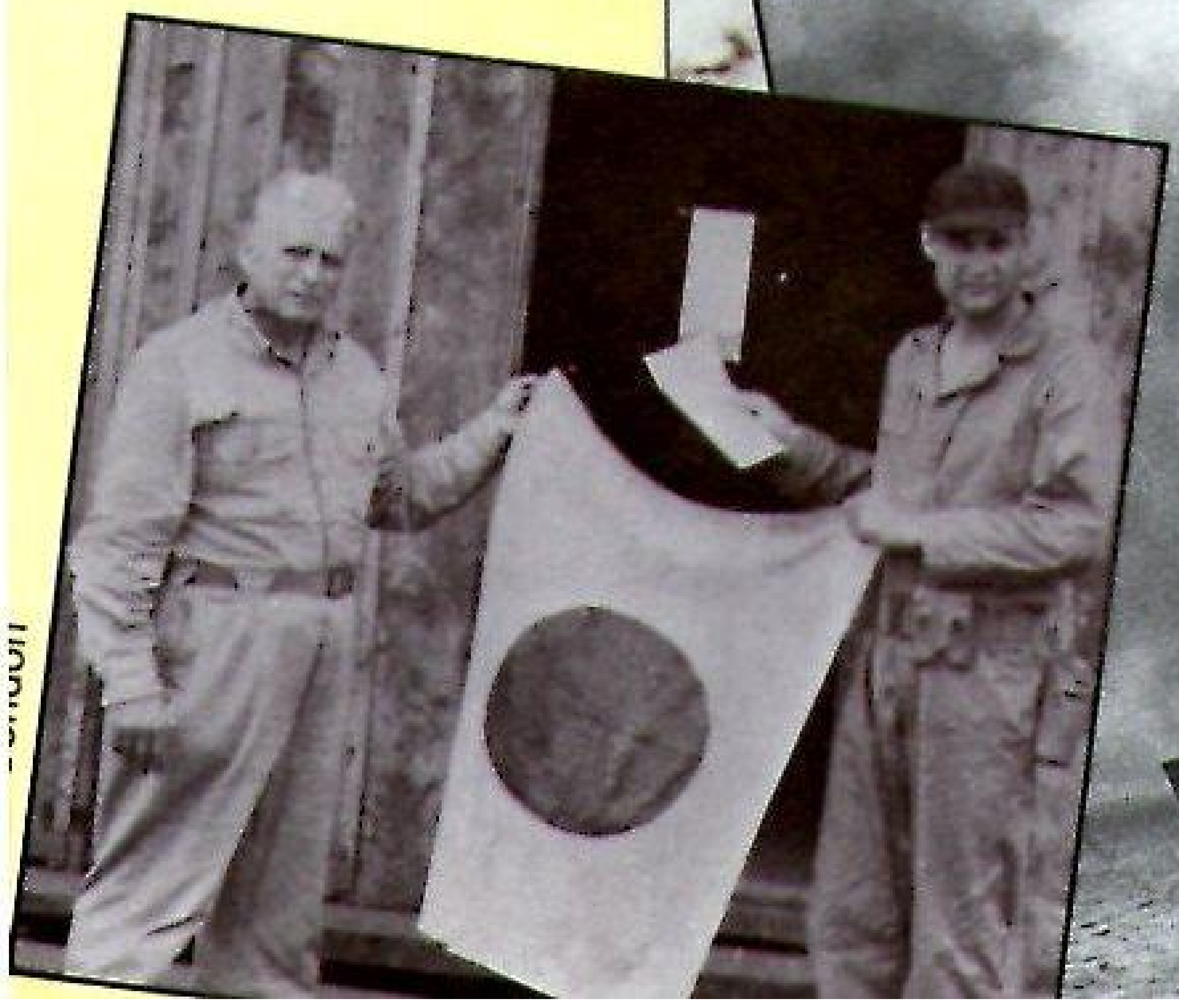
A las 02,00 horas de la mañana del 15, la tragedia de la noche anterior dio paso a su segunda función, con el mismo traqueteo del hidroavión y las mismas bengalas de colores. A la tercera, volvió a estallar el infierno en forma de una andanada de 16 cañones que disparaban proyectiles de 355 mm. Durante los 35 minutos siguientes, las explosiones devastaron el aeródromo a intervalos de 45 segundos. Igual que la vez anterior, hubo numerosos daños, pero esta segunda función del "gran bombardeo" no tuvo el mismo impacto emocional y el tremendo efecto de *shock* que la noche anterior. Impotentes, los infantes de marina se hacían a la idea de que los transportes japoneses estaban descargando en Tassafaronga sin resistencia alguna y unos 4 000 soldados de refresco,



JOE BAUER "EL INDIO"

Nacido en 1908, Harold William Bauer entró en la Academia Naval norteamericana en 1926 y se graduó en 1930. Fue promovido al empleo de alférez del Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano y, tras iniciar el entrenamiento de vuelo a finales de 1934 en Pensacola, Florida, se cualificó como aviador naval en 1936. Durante el período previo a la participación norteamericana en la Segunda Guerra Mundial hizo mucho por desarrollar y modernizar las tácticas y el armamento de los cazas del Cuerpo de Infantería de Marina. El teniente coronel Joe "el indio" Bauer recibió el mando del VMF-212 en la primavera de 1942 y llevó a sus desentrenados alféreces a Efate, en Nuevas Hébridas, donde les dio un curso práctico sobre el mantenimiento de una base aérea en la jungla. Varios de sus hombres se unieron a los VMF 223 y 224 cuando estas unidades entraron en acción en Guadalcanal y en las crisis de setiembre y octubre de 1942, y algunos de sus pilotos entraron en acción sobre la isla. A mediados de octubre, se ordenó al VMF-212 unirse a la Fuerza Aérea "Cactus" en Guadalcanal. Un mes después, durante los últimos intentos japoneses para reconquistar Guadalcanal, fue derribado de noche cerca de las islas Russell por un hidroavión de caza japonés. El Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano perdió con Bauer a su mayor as en el escenario del Pacífico.

Abajo: Bauer (derecha) y el general de división Roy Geiger sostienen una bandera capturada en el aeródromo de Henderson.



con su equipo pesado completo, estaban en tierra para el asalto final. No era una buena noche.

La mañana siguiente ofreció el humillante espectáculo de estos transportes anclados a menos de 15 km y la frustración de no poder hacer nada al respecto. Allí estaban, con sus barcazas y pequeñas embarcaciones para completar la descarga, con cazas e hidroaviones que les cubrían desde el aire. Evidentemente, los japoneses creían que habían acabado con la Fuerza Aérea "Cactus", pero les esperaban algunas sorpresas.

Antes del amanecer, el comandante Joe Reener, oficial de operaciones y mano derecha de Geiger, conducía los tres SBD restantes a una posición de despegue que evitase la mayoría de los agujeros de la pista de cazas. En la oscuridad, uno cayó en un enorme cráter cerca de la pista de carreteo y el segundo no se dio cuenta y le siguió a la zaga. El piloto, el teniente Robert Patterson, recorrió unos 300 metros, introdujo una rueda en el agujero de una explosión y el avión volcó. Milagrosamente, ni Patterson ni su artillero sufrieron heridas. Patterson pidió el tercer avión y, al amanecer, consiguió despegar, sólo para descubrir que, debido a un fallo hidráulico, no podía recoger el tren de aterrizaje ni mover los *flap* de picado. A pesar de ello, decidió dirigirse a los transportes, consiguió un blanco con su bomba y volvió a salvo a la pista.

A las 06.00 horas, gracias al combustible de los aviones destruidos, cinco F4F despegaron, dirigidos por Duke Davis, para ametrallar a los transportes. Mientras avanzaba la mañana, todos los SBD que el comandante Bill Woodruff, oficial de mantenimiento del MAG-14, y sus exhaustos muchachos podían reparar eran remolcados, cargados de bombas y enviados contra los transportes. Algunos de estos pequeños ataques fueron escoltados y otros no. Geiger puso fin a estas acciones aisladas para esperar que hubiese suficientes aviones reparados y organizar un ataque coordinado. Éste tendría una forma inusual.

El día anterior, el comandante Jack Cram, ayudante del general Geiger, había llegado a la pista procedente de Espíritu en el anfibio PBY Catalina del general. Colgando de las alas del enorme y corpulento avión iban dos torpedos. Ya que todos los torpederos TBF Avenger habían sido destruidos en el bombardeo de la noche, Cram y Renner elaboraron un plan para eliminar peso en el PBY y utilizarlo como torpedero. Tras la aprobación del general Geiger, se consiguió la coordinación con los SBD y los cazas disponibles, y al mediodía se lanzó el ataque.

Mientras doce SBD bombardeaban desde el oeste y ocho cazas se enfrentaban a la cobertura japonesa, Cram llegó por el este planeando desde los 2 000 metros, más rápido de lo que cualquier otro PBY lo hubiese hecho, y soltó su carga desde unos 60 m. Un torpedo falló, pero el otro dio en mitad de uno de los transportes y explosionó. Cram viró con su gran pája-





Popperfoto

Abajo: Un transporte de tropas japonés yace encallado en la costa de Guadalcanal, víctima de uno de los muchos ataques aéreos con torpedos y bombas de la Fuerza Aérea "Cactus". Inferior, izquierda: Mientras un buque de suministros norteamericano arde tras ser alcanzado, el material esencial es llevado a Guadalcanal a bordo de lanchas de desembarco. Inferior, centro: Una unidad de la Aviación de Infantería de Marina muestra uno de los trofeos conseguidos en la batalla por la isla. Inferior, derecha: John P. Condon (fotografiado durante la guerra de Corea) sirvió como comandante en Guadalcanal.

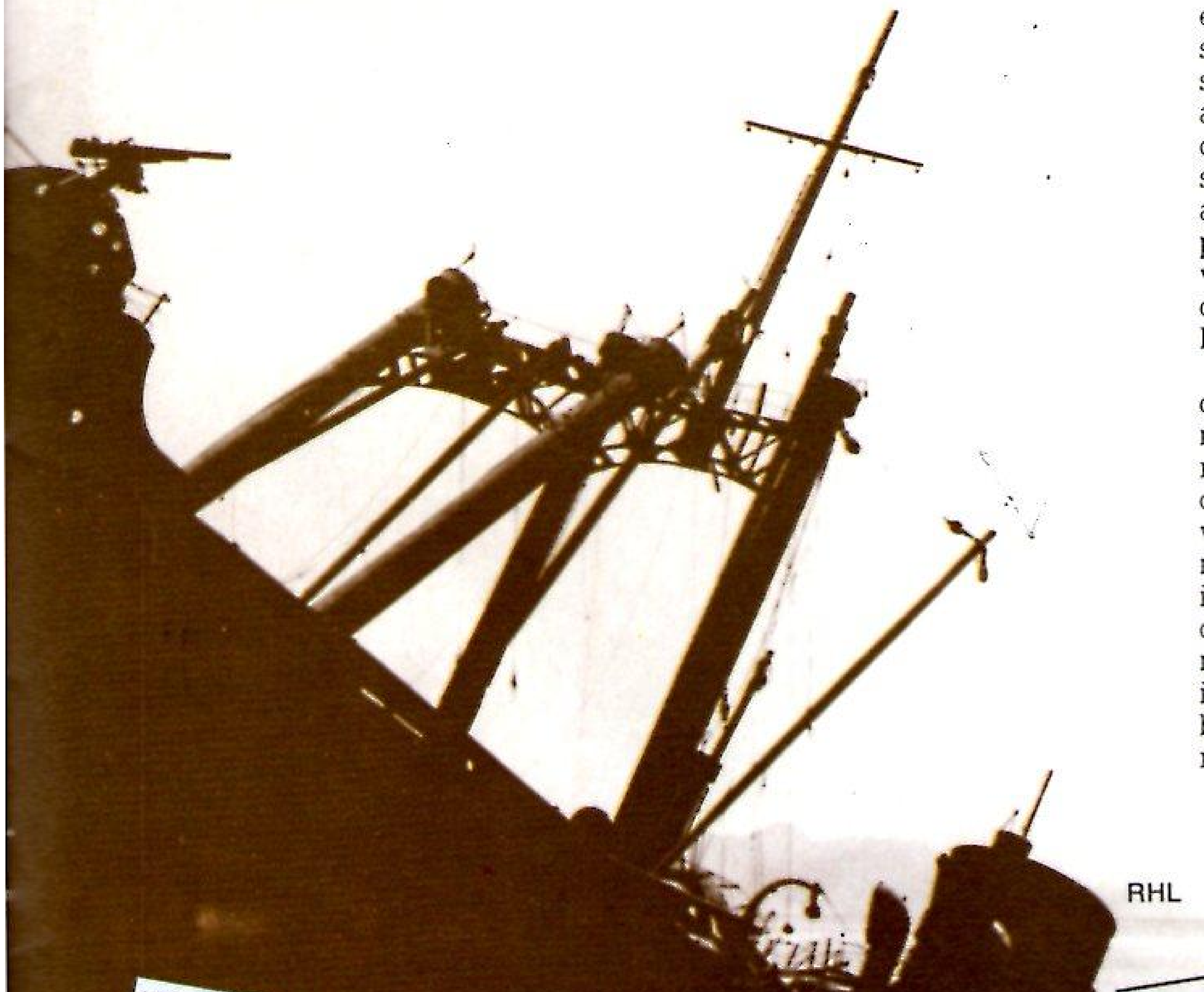
ro a la izquierda y se dirigió al aeródromo con todos los cazas detrás de él, pero sólo consiguió llegar con la ayuda de un F4F, que derribó al último de los japoneses por la cola, sin desviarse siquiera durante su aterrizaje. Probablemente fue el torpedeo más chocante de todos los tiempos. El Catalina tenía 175 agujeros de bala, pero regresó sano y salvo.

En la tarde del 15 se realizaron dos ataques más sobre el grupo de transporte, se consiguieron tres blancos y se derribaron seis cazas japoneses. Pero los esfuerzos contra los transportes fueron costosos: tres SBD, un F4F y dos P-39 fueron abatidos. Sin embargo, la buena noticia era que se habían encontrado varios escondrijos con barriles de combustible de aviación, enterrados en los primeros días de la operación y casi olvidados; este hallazgo proporcionaría a la Fuerza Aérea "Cactus" más de dos días de operaciones.

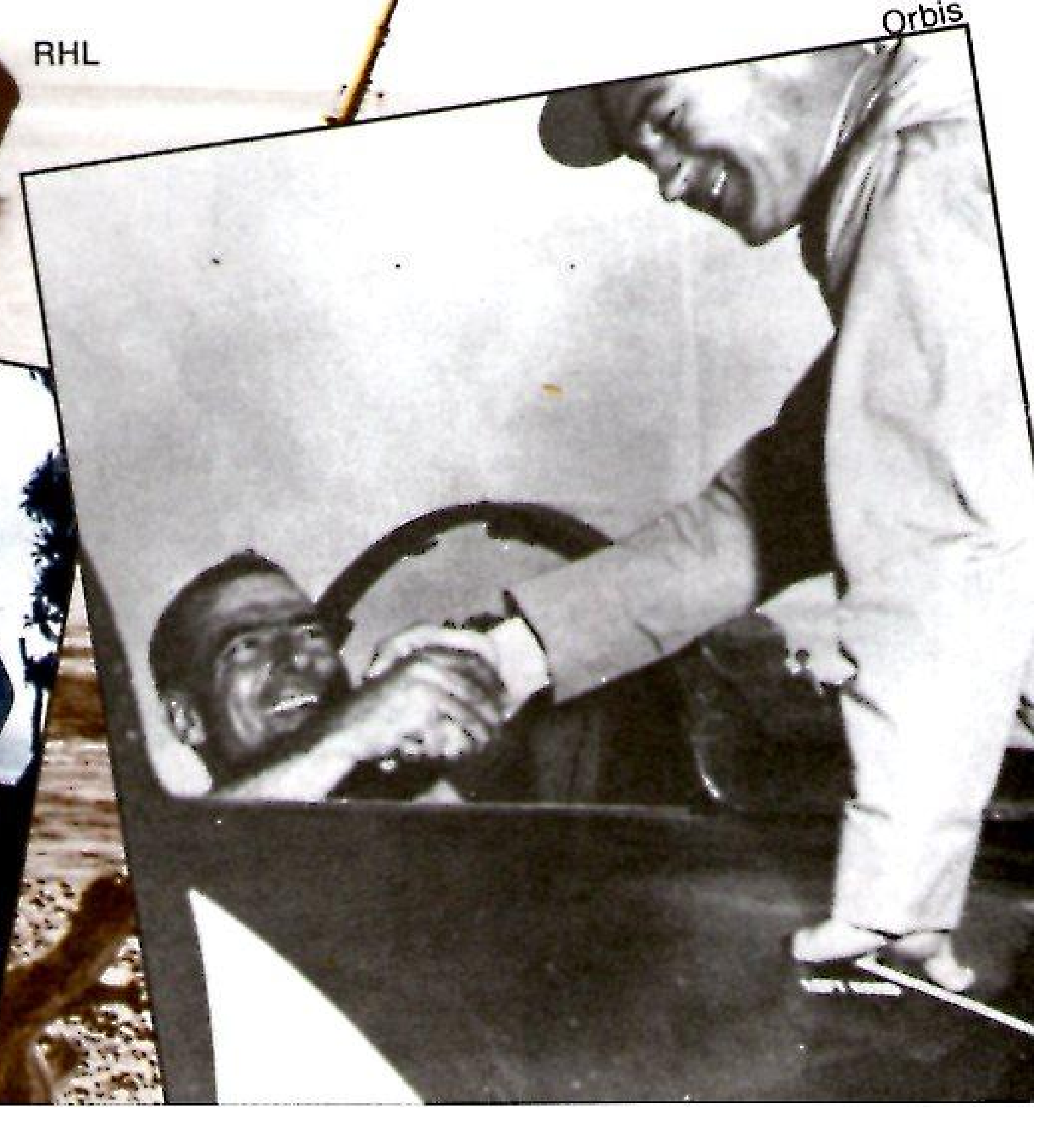
Justo después de la medianoche del 16, se abrió el telón de nuevo para la ya conocida representación. Entre las 00,30 y la 01,30 horas, 1 500 proyectiles cayeron sobre la cabeza de playa pero, afortunadamente, el personal de control de tiro japonés no pareció dar con la pista de cazas. Por la mañana, había diez SBD y siete P-39 disponibles. Además, el almirante Fitch había dirigido la Fuerza Operacional 17 hacia el área y el grupo aéreo del USS *Hornet* estaba en camino para el día siguiente. Se realizaron siete misiones de ataque contra los suministros que los japoneses habían desembarcado en Kokumbona, cerca del cabo de Tassafaronga. Todo consistía en despegar, bombardear y ametrallar las zonas de descarga, aterrizar para repostar y rearmarse, y despegar de nuevo.

Avanzada la tarde del 16, los infantes de marina fueron testigos de una acción típica de la tenacidad de la Fuerza Aérea "Cactus". Una patrulla de nueve bombarderos en picado japoneses atacó al viejo destructor USS *McFarland* mientras descargaba combustible a un lanchón situado junto a él, que acababa de llegar de Espíritu. Los bombarderos alcanzaron a ambos buques, convirtieron al segundo en un infierno en llamas y mataron a 27 de los tripulantes del destructor. Mientras esto sucedía, el VMF-212 se posaba en la pista procedente de Espíritu. Joe Bauer, que sobrevolaba el aeródromo en círculos para asegurarse de que sus muchachos llegaban a salvo, vio el ataque. Sin dudarlo y, a pesar de su escasez de combustible tras el vuelo desde Espíritu, se lanzó en solitario tras los japoneses. Mientras sus hombres le aclamaban en tierra, al igual que toda la cabeza de playa, Bauer derribó a cuatro de los bombarderos y volvió a casa en menos de un minuto. Por esto y por otras numerosas hazañas, fue condecorado con la Medalla de Honor del Congreso.

Hubo muchas más operaciones "críticas" después de esto en Guadalcanal pero, a partir de aquel momento, todo fue cuesta arriba. Los infantes de marina rechazaron con éxito un asalto japonés de tres días de duración contra Henderson a mediados de noviembre y, en enero de 1943, tras haber sufrido numerosísimas bajas en sus intentos por reconquistar la isla, los japoneses se retiraron. El efecto psicológico de la captura y heroica defensa de Guadalcanal a manos de la Infantería de Marina norteamericana fue incalculable, pero todos quienes tomaron parte en la batalla por Guadalcanal conservan en su corazón un recuerdo especial de la Fuerza Aérea "Cactus".


RHL


UPI/Bettmann


Orbis

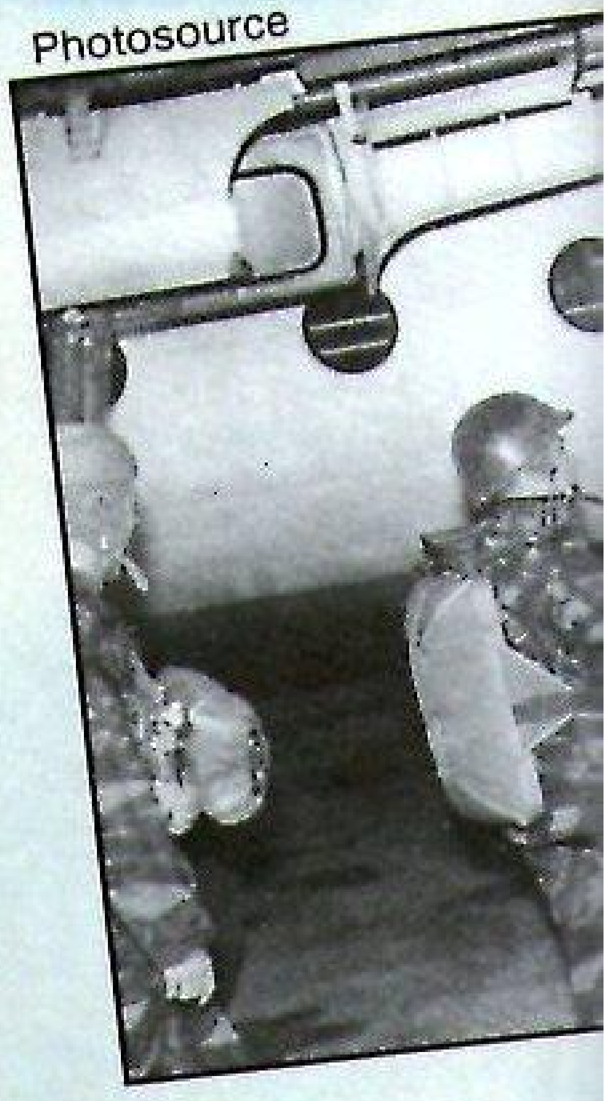
ASALTO CONTRA SUEZ

En 1956, el lanzamiento del 2.º Regimiento de Paracaidistas Coloniales franceses sobre Suez dio al mundo una demostración de la guerra aerotransportada moderna.

A las 23,00 horas del domingo 4 de noviembre de 1956, un oficial pasó rápidamente por las tiendas para despabilar a los adormilados hombres. Una vez avisados, los paracaidistas se vistieron inmediatamente y recogieron sus armas. El campamento estaba en completa oscuridad: ni siquiera se permitió un solo candil por temor a los espías egipcios que merodeaban junto a la empalizada del perímetro. Tras formar en la oscuridad, los paracaidistas recibieron unas hojas que después leerían: "Francia y el mundo tienen los ojos puestos en ti". Esta información no sirvió para calmar sus nervios, pues estos hombres estaban a punto de embarcarse en uno de los tipos más peligrosos de operaciones militares, un salto de combate sobre territorio enemigo.

El destino de los paracaidistas era Port Said, situado en el extremo septentrional del canal de Suez. El 26 de julio de 1956, el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser había nacionalizado la Compañía anglofrancesa del Canal de Suez a fin de utilizar los beneficios para financiar la construcción de la gran presa de Asuán. Hubo serias repercusiones políticas, pues no sólo privaba a los propietarios del canal de sus considerables ingresos, sino que también había cerrado el paso a la navegación israelí, con lo que se violaba un tratado internacional de 1888 que garantizaba el paso libre a todas las naciones. En los meses siguientes a la actuación de Nasser, británicos, franceses e israelíes iniciaron una serie de intentos diplomáticos para arreglar la situación, pero sin éxito. Finalmente tomaron la controvertida decisión de utilizar la fuerza para recapturar el Canal.

Durante las tres horas de vuelo desde su base en Chipre, los hombres del 2.ᵉ *Régiment de Parachutistes Coloniaux* o 2.º RPC tuvieron tiempo sobrado para prepararse para el combate que les esperaba. A pesar de haber actuado numerosas veces en Argelia en funciones antiguerrilla, pocos de ellos habían efec-



Photosource



ECPA



tuado antes un salto en combate. El puñado de veteranos de la Segunda Guerra Mundial que había entre ellos y los muchos que habían combatido en la guerra de Indochina, tomaban a broma los peligros del salto. "Si conseguimos cogerlos por sorpresa todo irá bien. Si no, bueno, recuerda el lema del regimiento, '¡la fortuna favorece a los valientes!'".

De repente, terminó el tiempo de las contemplaciones. Una luz roja de aviso se encendió en cada avión, acompañada por una sirena. Cinco minutos para el salto. Tras la orden de un oficial, los 34 paracaidistas de cada transporte se pusieron de pie y comprobaron el equipo y atalajes de quien tenían delante. Después, tras enganchar los mosquetones de la apertura automática al cable del avión, formaron en dos líneas de 17 hombres en el centro del fuselaje, listos para saltar por las puertas laterales. El primer hombre de cada fila se colocó agachado en la puerta, abrazándose para la orden de salto.

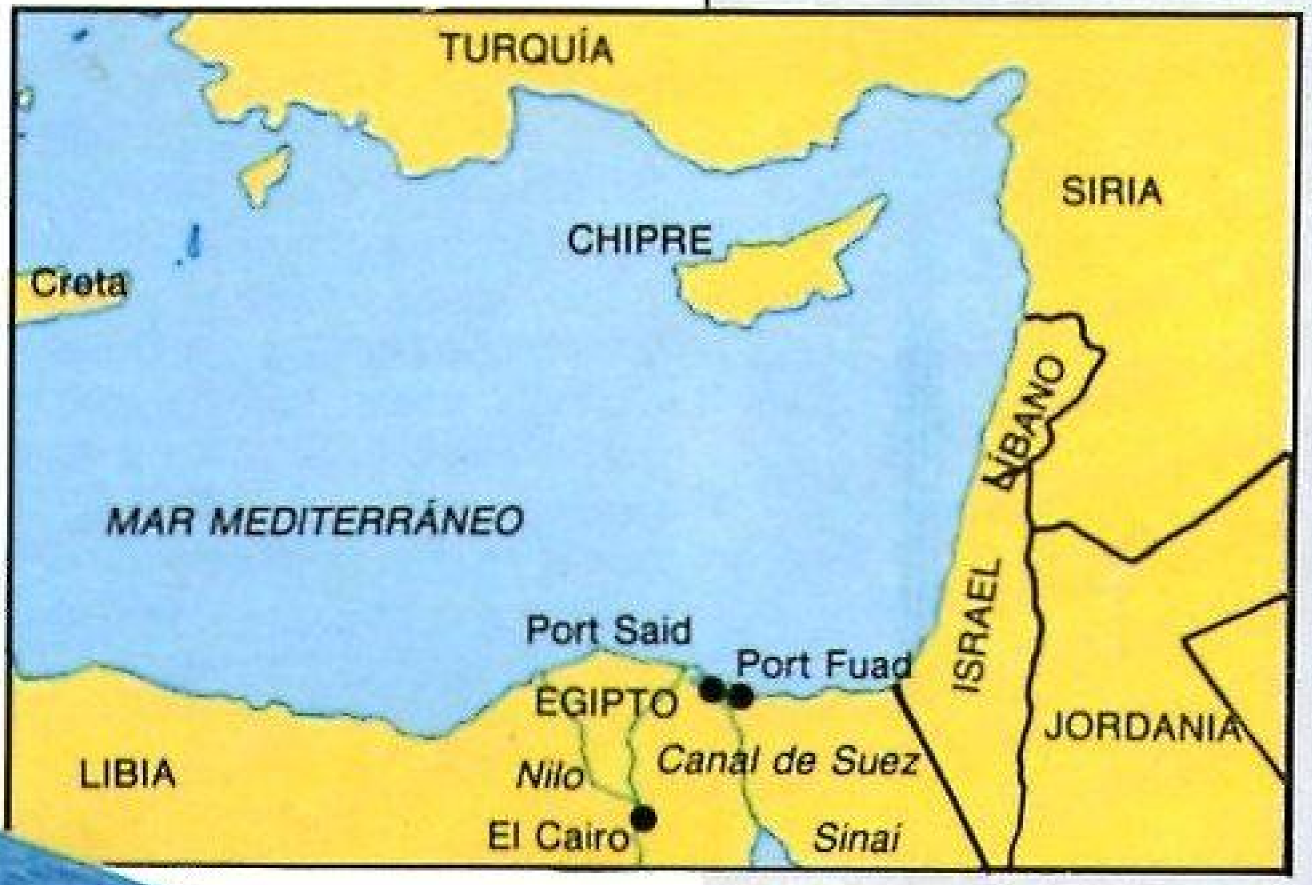
"¡Adelante!". A las 05,30 horas, se encendió la luz verde y los primeros paracaidistas se lanzaron al vacío. Rápidamente, siguió el resto de la fila, con cada hombre saltando pegado a la suelas del anterior. En 10 segundos los fuselajes quedaron vacíos. Al mirar hacia abajo, los paracaidistas pudieron ver a los buques de guerra franceses y británicos que surcaban el Mediterráneo y, en la distancia, el sol se reflejaba intermitentemente en las alas de los aviones de combate anglofranceses mientras se lanzaban sobre los objetivos situados alrededor de sus zonas de salto (ZS). Al oeste se levantaban las llamas de las ZS de sus aliados británicos, el 3.er Batallón del Regimiento Paracaidista (3.er Para), que habían saltado 15 minutos antes. Después, con un tirón que hizo crujir los huesos, los paracaídas blancos y marrones se

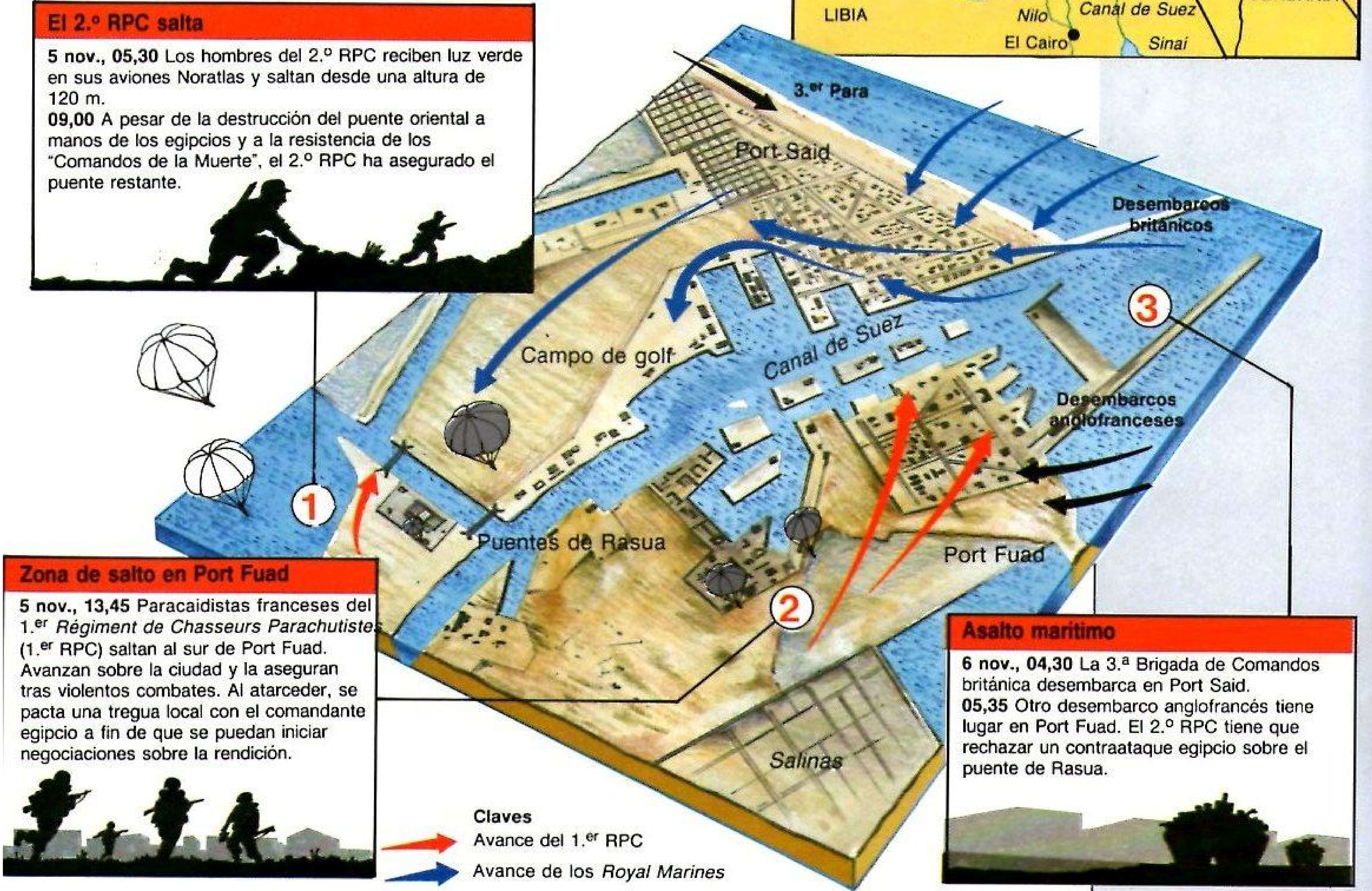


Superior: Paracaidistas franceses embarcan por la puerta trasera de su transporte Nord Noratlas en Chipre. **Arriba:** Un paracaidista armado con un subfusil MAT 49 de 9 mm, a cubierto en la expuesta zona de salto al sur de Port Fuad.

Port Said
2ᵉ Régiment de Parachutistes Coloniaux
5-6 noviembre 1956

Después de que los egipcios se incautaran de la Compañía anglofrancesa del Canal de Suez en julio de 1956, Francia y Gran Bretaña empezaron los preparativos para una operación de captura del Canal. Las fuerzas terrestres desplegadas fueron aproximadamente del tamaño de un cuerpo de ejército de la Segunda Guerra Mundial y se les proporcionó gran cantidad de apoyo aéreo y naval, 500 aviones y 130 buques. La primera fase consistiría en un envío de tropas aerotransportadas al oeste y sur de Port Said. Los hombres del 2ᵉ *Régiment de Parachutistes Coloniaux* (2.º RPC) fueron destinados a la zona de salto sur. Su misión era capturar los puentes de Rasua.





abrieron, y los hombres descendieron balanceándose hacia el suelo.

Las esperanzas de los veteranos no parecían haberse realizado, pues el aire estaba repleto de fuego de armas portátiles. Los proyectiles antiaéreos estallaban por encima de ellos y obligaban a los aviones Noratlas a ejecutar desesperadas maniobras evasivas. Los hombres echaron mano de sus subfusiles y fusiles, equipados con culatas plegables para facilitar su manejo durante el descenso. A tres metros del suelo, flexionaron las piernas para absorber el impacto y se encontraron en el centro de una posición defensiva egipcia.

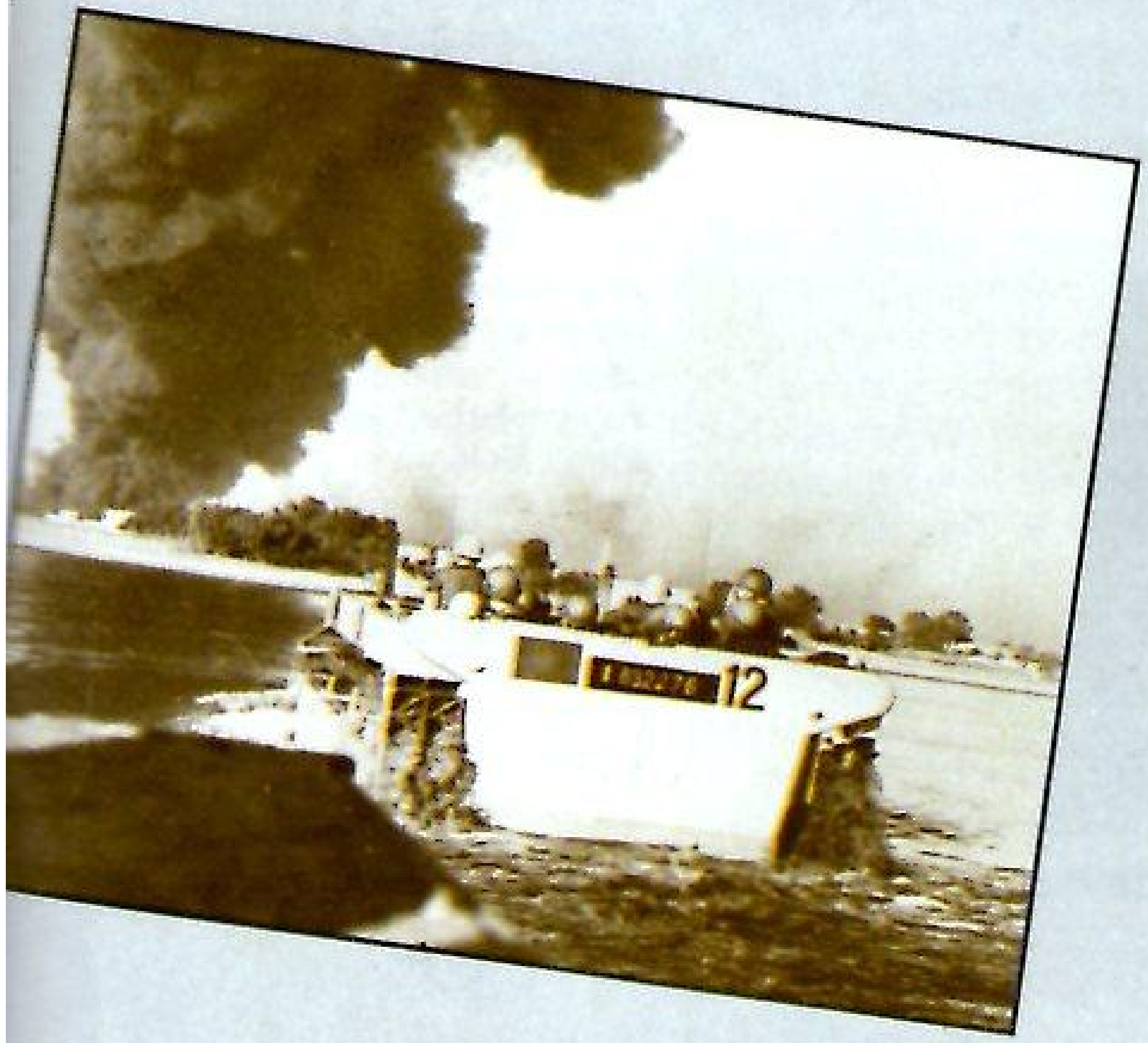
La misión a la que se enfrentaba el 2.º RPC era tremenda. Se había ordenado al regimiento lanzarse sobre Rasua, situada en la orilla occidental del canal de Suez, a fin de tomar los puentes que conectaban Port Said con la carretera sur y aislar así la ciudad. Esta misión, parte del plan anglofrancés para arrebatar a los egipcios el canal de Suez y denominado operación *"Musketeer"*, había sido ideada originalmente como un ataque británico en helicópteros, pero se consideró demasiado peligroso y la misión pasó al 2.º RPC. Con el nombre de operación *"Omelette"*, esta misión iba a ser apoyada por un lanzamiento del 3.er Para sobre el aeródromo de Gamil, al oeste de Port Said, y el salto de otro regimiento aerotransportado francés al sur de Port Fuad más adelante. Finalmente, 24 horas después, llegaría la fuerza naval principal pero, hasta entonces, los paracaidistas tendrían que apañárselas solos.

El principal trabajo del comandante del 2.º RPC, el coronel Pierre Chateau-Jobert, no era tanto el aguantar durante 24 horas en tierra como la dificultad de conseguir una posición inicial segura. La ZS era una estrecha franja de tierra de unos 800 m de largo por 140 de ancho, que limitada por el Mediterráneo, el propio canal, carreteras y árboles, dejaba poco espacio para los errores. La fuerza se redujo por consideraciones logísticas a unos 500 hombres, pero incluso lanzar esta cantidad sobre una zona tan restringida exigía un salto desde 120 m, 60 m menos que la altitud de los transportes británicos que efectuaron el lanzamiento del 3.er Para en Gamil. A los peligros del



salto se sumó la decisión de enviar los aviones en una ajustada formación de parejas que volaban separadas sólo 110 m unas de otras, con 55 m entre los miembros de cada una. Chateau-Jobert también estaba preocupado por la resistencia egipcia en la ZS, donde se sabía que había infantería atrincherada, ametralladoras y cañones antiaéreos Bofors de 40 mm.

El descenso de los hombres sólo llevó cuatro minutos. Al tocar el suelo, los paracaidistas aprovecharon todo abrigo que podían encontrar mientras recibían el fuego de los egipcios, bien protegidos en estrechas trincheras. Tras librarse rápidamente de los atalajes de sus paracaídas, los franceses se prepararon para avanzar. El capitán de Klee, comandante de un pequeño grupo británico que se había lanzado con el 2.° RPC y que incluía zapadores y miembros de la Compañía Independiente de Guardias Paracaidistas, pasó por un escenario de horror mientras corría hacia el punto de reunión. Soldados egipcios y franceses muertos y heridos yacían alrededor suyo y las balas levantaban penachos de arena "igual que en una película de Hollywood", como contaría después. Pierre Leulliette, un suboficial del 2.° RPC, vio el cuerpo de un suboficial compañero atrapado en una palmera por los atalajes de su paracaídas; el cadáver se balanceaba de lado a lado.



Abajo: Miembros del 2.° Regimiento de Paracaidistas Coloniales avanzan hacia Port Fuad. El humo del horizonte fue causado por un bombardeo aéreo.
Arriba, derecha: Los franceses reciben suministros.
Arriba: Transportes oruga anfibios Alligator llevan comandos franceses para reforzar a los paracaidistas.

Sin abrumarse por las pérdidas iniciales, los franceses empezaron a avanzar hacia los puentes, pero encontraron una tenaz resistencia. Los egipcios, en sus estrechas trincheras, recibían fuego de apoyo de las ametralladoras y cañones Bofors de 40 mm situados cerca de los puentes. De vez en cuando, algún paracaidista caía hacia delante al ser alcanzado por una bala, pero los hombres tenían órdenes estrictas de no detenerse para ayudar a los heridos: ese sería el trabajo de los asistentes que les seguían. Nada debía interponerse en el camino para "alcanzar el objetivo", la captura de los puentes.

Los puestos avanzados de ametralladoras fueron rápidamente capturados por la fuerza francesa, junto



Topham

con un Bofors en el centro de la ZS, pero el volumen de fuego procedente de los puentes hacía que el ataque titubease. La batalla había entrado en crisis. Afortunadamente, la estructura de mando del ataque era equivalente a la escala del problema: el general Jean Gilles dirigía la acción sobrevolando en círculos a 300 m en un Noratlas modificado. El avión estaba equipado con una sala de mapas y un centro de comunicaciones, y Gilles podía mantenerse en contacto con las fuerzas terrestres y su oficial al mando, el general André Beaufre, que estaba en el mar a bordo del crucero *Gustave-Zédé*. Desde este excelente pero arriesgado punto de ventaja, Gilles pudo pedir un ataque aéreo.



2e REGIMENT DE PARACHUTISTES COLONIAUX

El 2.° Regimiento de Paracadistas Coloniales se formó en torno al 2.° Batallón de Paracaidistas Coloniales (2.° BPC), que combatió en la primera guerra de Indochina. Una de las batallas más salvajes de la unidad en aquella guerra tuvo lugar el 14 de noviembre de 1951, cuando el 2.° BPC se lanzó con batallones de paracaidistas de la Legión Extranjera francesa sobre la ciudad de Hoa Binh y se la arrebató al Viet Minh. Tras la campaña de Suez en 1956, el 2.° RPC participó en una de las acciones más famosas de la guerra de independencia argelina: la batalla de Argel. En enero de 1957 el regimiento se desplazó a Argel como parte de la 10.ª División Paracaidista al mando del general Jacques Massu para aplastar la revuelta nacionalista en la ciudad. Mediante una política de agresivas tácticas de "acordonamiento y captura", violaciones de domicilios y brutales métodos de interrogatorio, consiguieron destruir el Frente Nacional de Liberación (FLN) en Argel, pero la opinión moderada francesa quedó contrariada por su brutal eficacia y Argelia consiguió finalmente su independencia. Los paracaidistas del 2.° RPC quedaron muy resentidos por el tratamiento político del conflicto argelino pero, a diferencia de sus camaradas del 1.er Regimiento de Paracaidistas de la Legión Extranjera, permanecieron leales a la Quinta República del general de Gaulle. Tras la guerra argelina, los paracaidistas coloniales se vieron envueltos en una tormenta política pero, el 1 de enero de 1968, los antiguos regimientos coloniales pasaron a formar parte de la *Infanterie de Marine* (no confundir con la Infantería de Marina de la Armada francesa). Con el nombre de 2e *Régiment de Parachutistes d'Infanterie de Marine* (2 RPIMa), el 2.° RPC forma parte actualmente de la 11.ª División Paracaidista, que a su vez pertenece a la reserva táctica francesa.

El apoyo llegó rápidamente en forma de aviones F-48 Thunderstreak de la Fuerza Aérea francesa, procedentes de Chipre, y aviones Corsair de la Armada francesa, que operaban desde el portaviones *Lafayette*. Mientras rugían sobre la ZS, a poco más de nueve metros del suelo, ametrallaron con sus cañones de 20 mm las posiciones egipcias a menos de 200 m por delante de los paracaidistas. Durante el resto del día, una formación de cazabombarderos anglofranceses patrulló sobre la ZS para atacar los objetivos indicados por los paracaidistas. Pudieron llevarlo a cabo gracias a que la Fuerza Aérea egipcia había sido virtualmente eliminada por los ataques previos de los bombarderos anglofranceses, 72 horas antes de que llegasen los paracaidistas. Animados por este masivo aumento de la potencia de fuego a su disposición, los franceses avanzaron de nuevo para destruir las defensas de los puentes.

Cubiertos con fuego de morteros, los paracaidistas se abrieron paso entre las trincheras y los fortines

Después, a las 08,30 horas, los egipcios privaron a los paracaidistas de una de sus presas al volar el puente en el extremo oriental. Mientras se disipaba el humo para revelar una masa deforme de acero, las tropas asaltantes se dirigieron al puente occidental, rogando para que el enemigo no reaccionase, ya que hubiera sido un gran golpe moral la destrucción del puente restante, por el que pasaban la carretera principal y la línea ferroviaria. No tenían de qué preocuparse: los defensores eran los "Comandos de la Muerte", que llevaban boinas rojas similares a las de los asaltantes franceses y resultaron ser serios adversarios. Cubiertos por fuego de mortero, los franceses se abrieron paso entre las trincheras y los fortines que defendían las cercanías del puente, y la zona se convirtió en un escenario de intensos combates. Posteriormente, abrumados por el poder de fuego y la ferocidad del ataque de los paracaidistas, los comandos egipcios empezaron a rendirse, uno por uno. Ayudados sin reservas por los cazabombarderos que volaban por delante, los franceses despejaron las defensas avanzadas hasta que sólo quedaba por capturar el propio puente. Esto sólo lo tenían que hacer los paracaidistas, pues las vigas del puente cubrían de un modo excelente a los defensores y los ataques aéreos estaban descartados a fin de capturar el puente intacto.

Los franceses no tenían más remedio que abrirse paso mediante un asalto frontal. Los comandos que quedaban al pie del puente efectuaron entonces una retirada hacia el mismo, cubriendo hábilmente sus movimientos con sus subfusiles, hasta que sólo quedó un egipcio como retaguardia. Él solo rechazó a los paracaidistas durante 15 minutos. Esta resistencia pudo haber sido de la mayor importancia, pues los carros de combate egipcios habían empezado a abrir fuego desde el curso del golfo, al otro extremo del puente, y los franceses temían un contrataque acorazado. Entonces, inevitablemente, el solitario héroe fue alcanzado y los paracaidistas pudieron lanzarse sobre el puente. A las 09,00 horas habían alcanzado su objetivo. Los franceses habían sufrido 10 bajas, mientras que 60 egipcios yacían muertos.

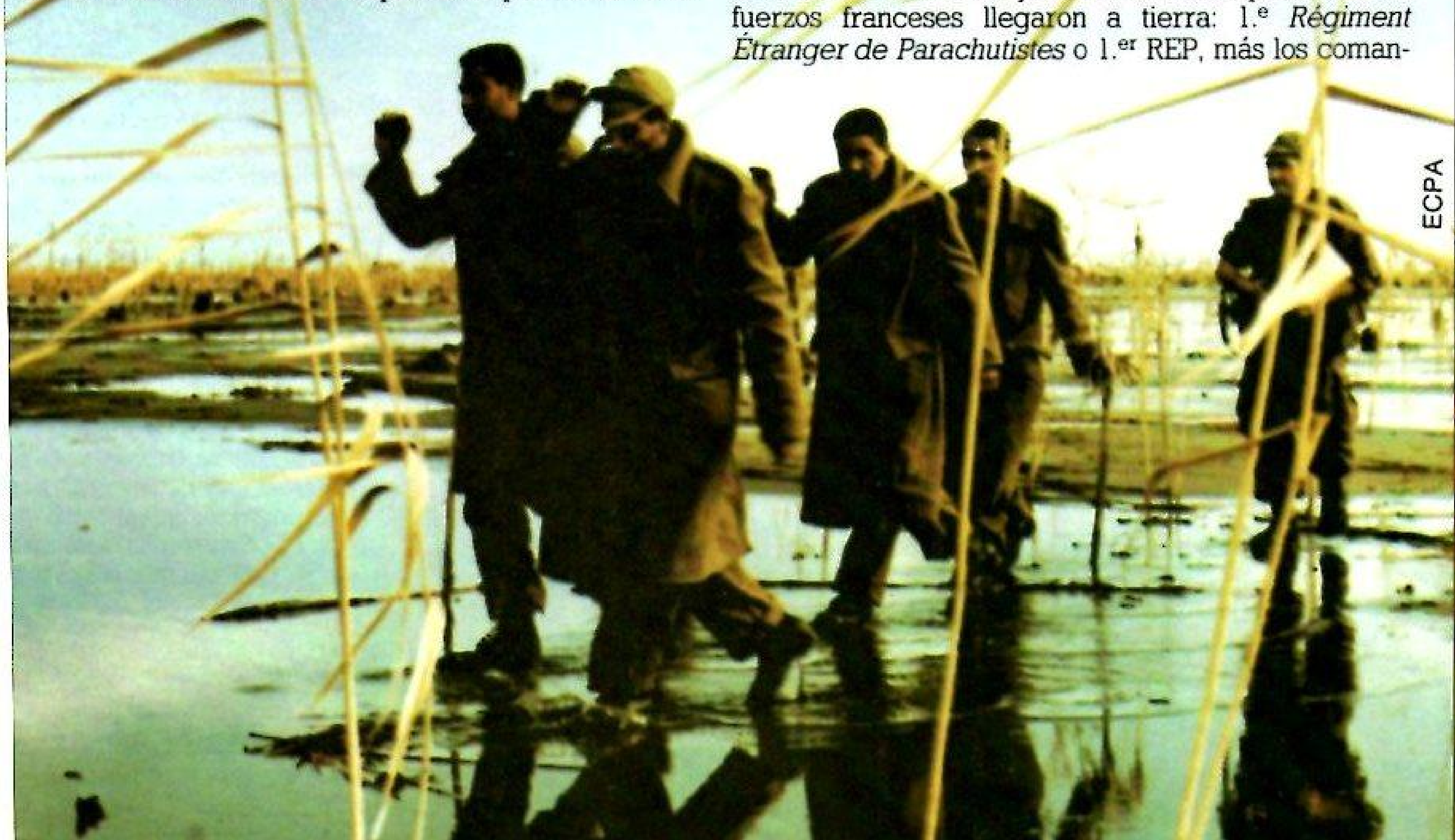
Una vez atravesado el puente, los paracaidistas cavaron zanjas y se prepararon para despejar la zona situada al norte de los focos aislados de resistencia. Los morteros y cañones enemigos mantenían un bombardeo esporádico del puente y los paracaidistas guiaron a los Corsair hacia sus posiciones. A las 11,30 horas ya se había asegurado gran parte del área y los zapadores británicos (del 9.º Escuadrón Independiente de Ingenieros Reales) y miembros de la Compañía de Guardias partieron en dos *jeeps* hacia el sur por la carretera de Suez. Descubrieron que la oposición egipcia era ya prácticamente inexistente.

Sin embargo, existían aún fuerzas egipcias al noreste, en Port Fuad, pero su destino ya estaba sellado. A las 13,45 horas aterrizó en el puerto una segunda unidad aerotransportada francesa, el 1.ᵉ *Régiment de Chasseurs Parachutistes* o 1.ᵉʳ RCP, y se dirigió hacia ellos. Cualquier hombre que permaneciese en su puesto era eliminado despiadadamente por los franceses. Avanzada la tarde, Chateau-Jobert había negociado una tregua local con el comandante egipcio, el general El Moguy y los paracaidistas hicieron una pausa para tomarse un respiro.

Apoyados por carros de combate y artillería autopropulsada, estos asaltos pusieron a los paracaidistas en serios aprietos

A la mañana siguiente se reanudó el combate. A las 04,30 horas, los británicos comenzaron su asalto marítimo sobre Port Said y, 65 minutos después, los refuerzos franceses llegaron a tierra: 1.ᵉ *Régiment Étranger de Parachutistes* o 1.ᵉʳ REP, más los coman-





ECPA



ECPA

Abajo, izquierda: Un grupo de prisioneros egipcios es conducido lejos de la zona de batalla por un paracaidista. **Arriba:** Un general británico felicita a los paracaidistas franceses al final de su difícil misión. A la derecha está el general Jacques Massu, comandante de la 10.ª División de Paracaidistas Coloniales. **Abajo:** Soldados aerotransportados franceses se preparan para salir de Suez. Sólo horas después de su hazaña militar, la orden de alto el fuego terminó con la confrontación y les impidió explotar la victoria.



IWM

del 2.º RPC, en particular, había sido una operación modélica. Pero la copa del triunfo hubo de ser abandonada en el momento mismo de la victoria. La presión internacional, especialmente la de Estados Unidos, obligó a un alto el fuego, que se inició el 6 de noviembre. Después, el 2.º RPC actuó como unidad de ocupación, una función con muy mala prensa y que llevó a cabo con eficacia despiadada.

El resultado de la operación *"Musketeer"*, en la que Francia y Gran Bretaña perdieron mucho prestigio internacional, tendría sin embargo un efecto saludable en la historia posterior de las fuerzas aerotransportadas francesas. Habían conseguido en Suez una brillante victoria táctica que quedó ante sus ojos "ensombrecida" por los políticos. Por ello no sorprende que los paracaidistas estuviesen a la cabeza de las revueltas militares de 1958 y 1961 que resultaron de una "traición política" similar en Argelia y que desembocaron en la disolución del 1.er REP por amotinamiento. En Suez, el 2.º RPC demostró su habilidad y coraje.

dos y carros de combate AMX. Tras desembarcar al este de Port Fuad, estas unidades encontraron poca resistencia, pero tuvieron que eliminar a 72 soldados egipcios cuando el 1.er REP tomó un puesto de policía a dos kilómetros de la ciudad. Durante la mañana, el 2.º RPC también volvió a entrar en acción, cuando los egipcios realizaron una serie de contrataques coordinados contra el puente. Apoyados por carros y artillería autopropulsada, estos asaltos pusieron en aprietos a los franceses, pero todos fueron rechazados. Al mediodía los carros Centurion del Escuadrón A del 6.º Regimiento Real de Carros habían establecido contacto con los paracaidistas en el puente. Las posiciones egipcias de Port Said no aguantaron mucho tiempo más.

Las fuerzas anglofrancesas habían obtenido una considerable victoria militar en Suez: el lanzamiento



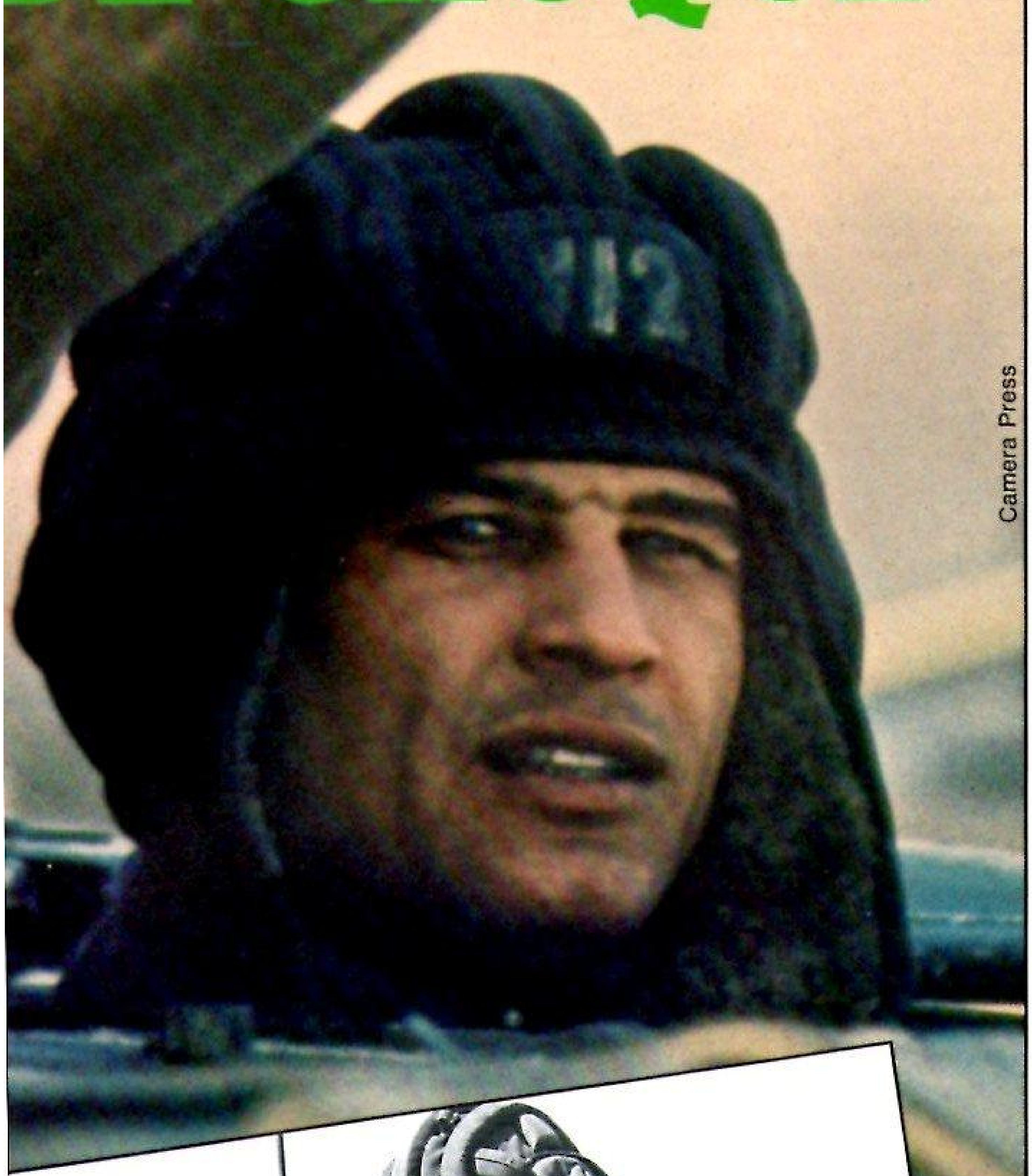
Paracaidista, Suez 1956

Todo el equipo de este paracaidista es francés, incluido su uniforme mimético M51, sus botas de salto y sus correajes de tela. En el cinturón lleva granadas de fusil y una cantimplora. Su fusil es un MAS 1936 de 7,5 mm.

CONTRASTE DE ESTILOS

De las dos fuerzas paracaidistas que se lanzaron sobre Suez, la francesa estaba muchísimo mejor preparada para las operaciones aerotransportadas. Desde la Segunda Guerra Mundial, los franceses han hecho un mayor uso de los paracaidistas en su faceta aerotransportada. Incluso en acciones de tipo completamente terrestre, realizaban al menos una práctica de salto al mes. Por el contrario, el último salto de los británicos en combate se remonta al cruce del Rin en 1945 y el Regimiento Paracaidista ha servido desde la guerra como infantería convencional de elite. Quizá como consecuencia de esta diferencia, los franceses están mejor equipados. Su Nord Noratlas N2501, un avión de transporte bimotor, era muy superior a los anticuados Valetta y Hastings utilizados por la RAF. Podía llevar equipo más pesado y descargar 17 hombres en 10 segundos mientras que el Hastings necesitaba 20 segundos para lanzar 15 hombres. La única pieza de equipo pesado que podían llevar los aviones de la RAF era el viejo *jeep* de la Segunda Guerra Mundial y para ello, éstos hubieron de ser "desempolvados": Los británicos estaban armados con el subfusil Sten de la Segunda Guerra Mundial, que resultaba alarmantemente inseguro. Además, los británicos estaban indefensos hasta que llegaban al suelo y podían abrir el contenedor del arma amarrado a su pierna mientras que a los franceses se les proveía de armas especiales de salto con culatas plegables para su empleo durante el descenso. En el avión, los franceses no perdían el tiempo con inspecciones formales antes del salto. También recuperaban sus paracaídas de la zona de salto, a diferencia de los británicos, que los consideraban desechables. Un ejemplo de las actitudes diferentes de las fuerzas aerotransportadas británicas y francesas se vio en una fiesta que tuvo lugar en Chipre por aquel entonces. Los oficiales británicos llegaron en esmóquin; los franceses llevaban uniformes de diario.

EJÉRCITO DE CHOQUE



Camera Press



C. Foss

Los ejércitos de carros soviéticos son entrenados y equipados como punta de lanza para una ofensiva de alta velocidad destinada a barrer a los medios acorazados del contrario.

El carro de combate es la principal arma de batalla del Ejército Rojo soviético, con una sólida combinación de potencia de fuego, movilidad y protección que constituirá el núcleo de cualquier futura ofensiva rápida. Ningún otro elemento del Ejército Rojo desempeña un papel tan decisivo en el ataque. De hecho, los soviéticos piensan que sólo los carros pueden asegurar una rápida destrucción del enemigo: las tácticas del Ejército Rojo son tácticas acorazadas. En vivo contraste con el papel defensivo de los carros de la OTAN, las fuerzas acorazadas soviéticas son principalmente formaciones de ataque –destinadas a flanquear, rodear y perseguir al enemigo– y para ellas la defensa es una consideración secundaria.

La moderna confianza soviética en el concepto acorazado ofensivo tiene sus orígenes en las enormes pérdidas y derrotas sufridas durante el primer año de la Gran Guerra Patriótica. Tras la invasión alemana de la Unión Soviética en 1941, el Ejército Rojo se vio obligado a reconsiderar su táctica en los campos de batalla ucraniano y bielorruso. Conforme se descartaban o adoptaban doctrinas y métodos según los resultados de la campaña, el concepto del ejército acorazado evolucionó. A partir de una desorganizada masa de vehículos se creó una fuerza efectiva que se apoyaba en la movilidad para derrotar al enemigo.

Hoy en día, cuando las fuerzas de la OTAN y el Pacto de Varsovia se hallan frente a frente en la llanura del norte de Alemania, el concepto soviético de victoria en cualquier ofensiva futura estará dominado por una estimación de la cantidad de carros del Ejército Rojo que puedan atacar por cada kilómetro de frente, en un esfuerzo por flanquear y quebrar las defensas enemigas. Se espera que el principal ataque esté dirigido hacia el oeste desde la RDA: un trampolín desde el que las fuerzas del Pacto de Varsovia se pueden lanzar a las fases iniciales de una campaña que les conduciría a la costa atlántica.

Los responsables de mantener la postura militar ofensiva del Pacto de Varsovia en la RDA son varias formaciones de combate conocidas en Occidente como Grupo de Fuerzas Soviéticas en Alemania (GSFG). El cuartel general de esta formidable concentración de potencia de fuego está en Zossen-Wunstorf, 30 km al sur de Berlín, y controla no menos de cinco ejércitos. El primero de ellos es el 3.er Ejército de Choque que, como indica su nombre, estaría en la vanguardia durante las primeras fases de cualquier ofensiva combinada. Los otros elementos del GSFG son el 1.er Ejército de Carros de la Guardia, el 2.º Ejército de Carros de la Guarida, el 8.º Ejército de Carros de la Guardia y el 20.º Ejército de la Guardia. Este último es una formación de infantería motorizada a gran escala, pero también posee una dotación de carros para poder asegurar objetivos que los ejércitos acorazados puedan aprovechar.

Junto a los ejércitos de carros hay un gran número

Izquierda: El conductor de un carro mira a la cámara, consciente de que forma parte de la mayor flota acorazada del mundo. Inferior, izquierda: De maniobras. En un alto en el camino, los jóvenes reclutas, parte de una nueva generación de carristas del Ejército Rojo, disfrutan de una carta familiar. Las duras condiciones climáticas del invierno de la Europa Septentrional exigen que los carristas estén bien entrenados para la guerra de invierno (fotografía principal), y las llanuras de la República Democrática de Alemania proporcionan un amplio espacio para ensayar el elemento básico de la doctrina de batalla soviética: la ofensiva de choque de alta velocidad. Interior, abajo: Unos carristas soviéticos toman un breve descanso durante unas maniobras.

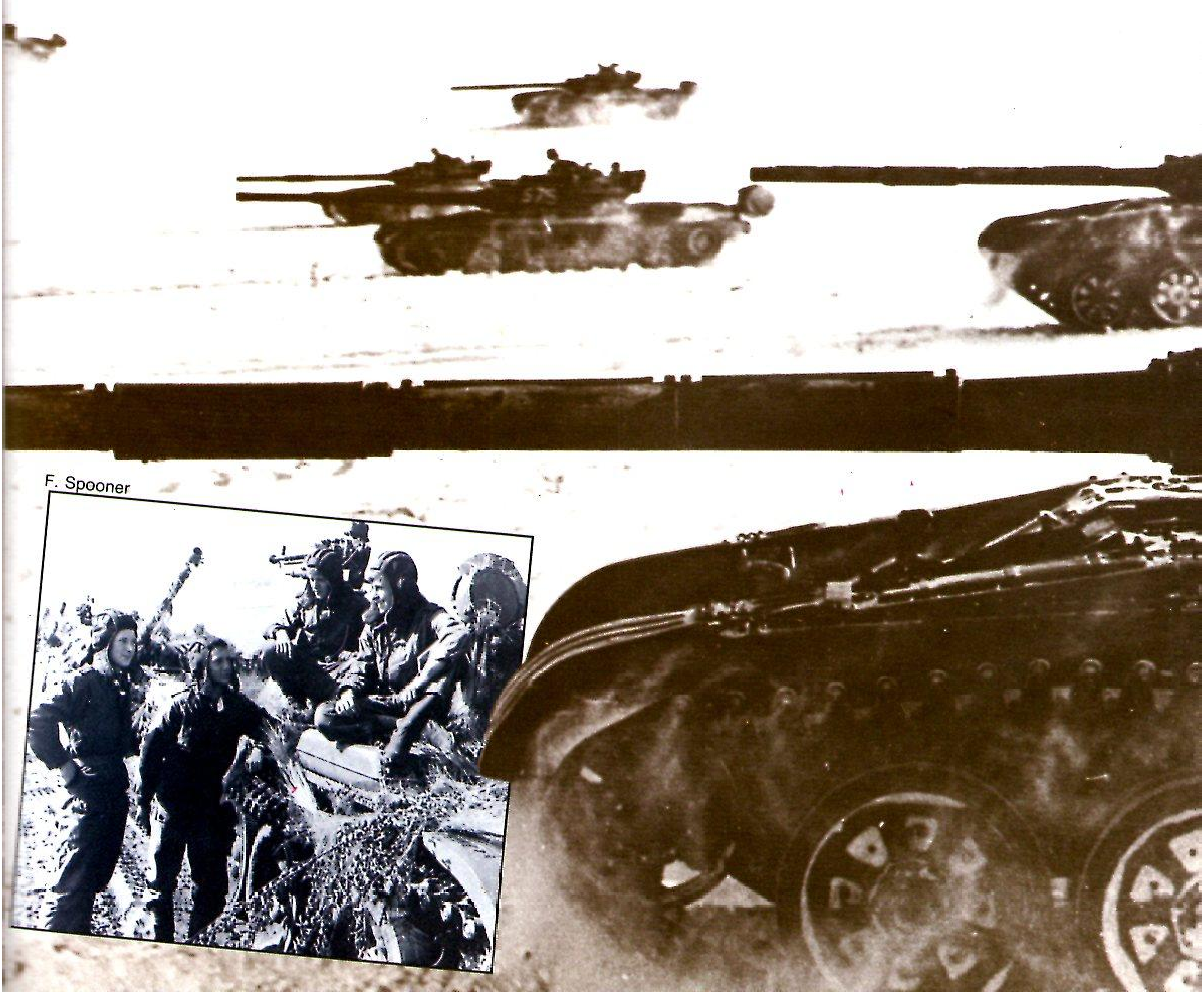
de unidades de apoyo que incluyen regimientos de helicópteros, batallones de vadeo y regimientos de ingenieros de combate. Probablemente, la mayor arma de apoyo sea la artillería, representada por la 34.ª División de Artillería de la Guardia. Los expertos occidentales piensan que su tamaño es por lo menos tres veces el de una división de artillería normal, y es capaz de disponer de unos 600 cañones y numerosos lanzacohetes múltiples para hacer fuego directo o indirecto antes de un asalto con carros.

El cuartel general del 3.er Ejército de Choque está situado en Magdeburgo, a la vista de la línea ferroviaria que conecta Berlín con Alemania Occidental. Para el Ejército británico del Rin, el 3.er Ejército de Choque tiene un signficado especial: en cualquier conflicto futuro se espera que se enfrentará a los Chieftain y Challenger del 1.er Cuerpo (Británico).

El cuartel general del 3.er Ejército de Choque controla diversas formaciones de batalla del tamaño de hasta una división y su punta de lanza comprende a la 10.ª, 12.ª y 47.ª Divisiones de Carros de la Guardia. A ellas se puede añadir la 207.ª División Motorizada y una brigada de artillería con una dotación total de 162 cañones, la mayoría de ellos autopropulsados. Una brigada de misiles superficie-superficie SCUD y dos brigadas y un regimiento de lanzamisiles superficie-aire SAM-6 completan la capacidad de defensa aérea y terrestre de la división. Las unidades de apoyo incluyen toda una brigada de zapadores, un regimiento de pontones y una brigada especial de asalto para cruce fluvial. El respaldo del 3.er Ejército de Choque comprende las usuales unidades administrativas, tales como las de control de tráfico, de apoyo logístico, sanitarias, y de transporte de carros de misiles. Además, hay un batallón especial de interceptación e interferencia de comunicaciones.

A pesar de la concentración de fuerza militar en torno al 3.er Ejército de Choque, las divisiones de carros constituyen el arma principal del ejército y su despliegue constituye una bisagra mediante la que se desplazarán todos los demás elementos.

La 12.ª División de Carros de la Guardia consiguió este codiciado título durante la última fase de la Gran Guerra Patriótica y ahora está basada en Neuruppin, 60 km al noroeste de Berlín. En caso de una ofensiva del Pacto de Varsovia, será una de las dos divisiones que encabezarían el ataque contra el 1.er Cuerpo (Británico). Utilizada como fuerza de explotación, la división sería responsable de crear y mantener una acción de choque en la retaguardia enemiga, y reducir así la probabilidad de contrataque por parte de los medios acorazados de la OTAN. Las divisiones de carros soviéticas están destinadas a mantener contacto con movimientos rápidos y con continuos e



F. Spooner



Foss

Tass

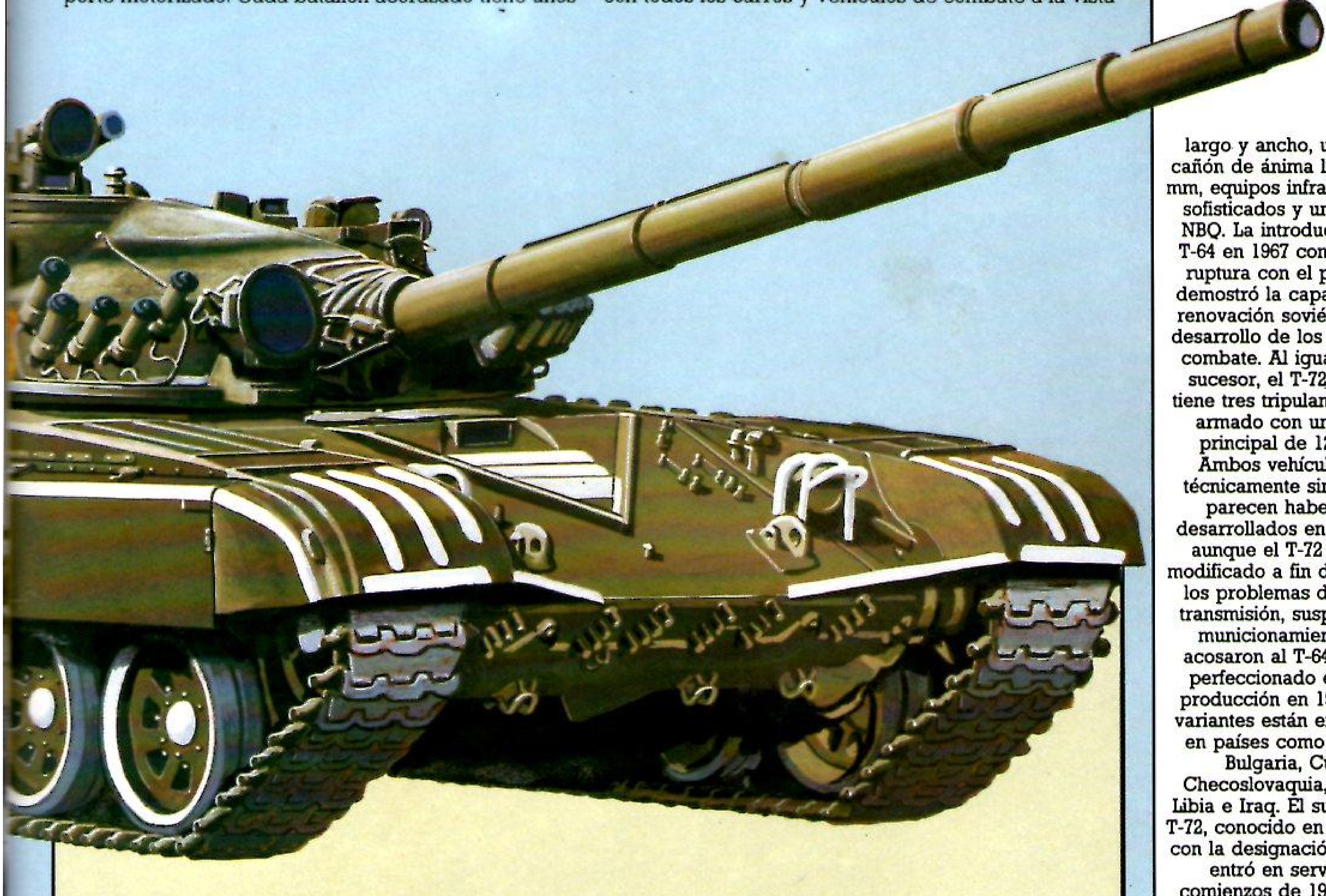


Durante la guerra árabe-israelí de 1973, el T-62 (fotografía principal de la izquierda) estuvo peor tripulado que los Centurion israelíes. Las necesidades defensivas soviéticas exigen el desarrollo de un nuevo carro de combate cada 10 años y el T-64/72 ya estaba a punto para sustituir al antiguo T-62. Esta nueva generación de carros aportó la novedad de un cargador automático (inferior, izquierda) y el T-72 posee el sistema de control de tiro más sofisticado de los carros soviéticos. Las diferencias técnicas entre el T-64 y el T-72 parecen ser principalmente cosméticas. Por ejemplo, el proyector del T-64 (izquierda) ha sido desplazado al otro lado de la torre para mejorar el campo de visión del tirador. Extremo izquierdo: Carros T-72 de maniobras por un terreno abrupto.

intensos combates –en operaciones de hasta seis días–, y estas enormes necesidades logísticas se reflejan en la estructura de la división. Dispone del usual cuartel general divisional y su compañía respectiva, tres regimientos de carros, uno de infantería mecanizada con vehículos de combate BMP, un regimiento de artillería y un gran número de formaciones que varían desde unidades de misiles superficie-aire hasta un batallón de lanzacohetes múltiples. Hay incluso un batallón de helicópteros y una panadería de campaña móvil. Su total participación en el combate, inherente a cualquier división acorazada del Ejército Rojo, se refleja en la existencia de un batallón de defensa química de unos 225 hombres, equipados para llevar a cabo todo tipo de defensas químicas.

El grueso de los regimientos y subunidades de las 12.ª División de Carros de la Guardia está arracimado en torno a Neuruppin, alojados en antiguos barracones de la *Wehrmacht*, y suelen utilizar los mismos campos de tiro empleados por los ejércitos alemanes anteriores a 1945. Cada regimiento se compone de tres batallones de carros junto a un tercio de la fuerza de cada unidad de la división, desde ingenieros y misiles superficie-aire hasta comunicaciones y transporte motorizado. Cada batallón acorazado tiene unos efectivos aproximados de 135 hombres y, en caso de ataque, dos batallones comprenderán el primer escalón del regimiento, con el tercer batallón (reforzado por apoyo de fusileros) convertido en vanguardia para establecer contacto con el enemigo.

Los soviéticos consideran al batallón como "el arma decisiva" y su dotación de 31 carros T-72 se despliega en tres compañías, cada una de las cuales posee 10 vehículos, dejando uno para la plana mayor del batallón y la sección de servicio. Esta última lleva a cabo las funciones normales de mando y comunicaciones de la plana mayor, pero también se encarga del reabastecimiento, la evacuación médica y la provisión de alimentos. El T-72 de la plana actúa como vehículo de mando avanzado, con el resto del personal de la misma en dos vehículos BMP situados normalmente en la retaguardia del batallón. También hay varios camiones, remolques y cisternas, pues un día de marcha es suficiente para agotar el combustible del T-72. Cada compañía se subdivide en tres secciones de carros, cada uno con tres T-72, y un pelotón de apoyo y pertrechos compuesto por un camión y un vehículo ligero. Sin embargo, la compañía acorazada suele luchar como unidad completa, con todos los carros y vehículos de combate a la vista



CARRO DE COMBATE T-72

Tripulación: 3
Peso: cargado en combate 41 000 kg
Dimensiones: longitud 9,24 m; anchura 3,4 m; altura 2,37 m
Motor: un diésel refrigerado por agua V-46 que desarrolla 780 hp
Armamento: un cañón de ánima lisa 2A46 de 125 mm; una ametralladora coaxial PKT de 7,62 mm; una ametralladora antiaérea NSVT de 12,7 mm
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 70 km/h; autonomía 1 000 km; obstáculo vertical 0,91 m; zanja 3,07 m; pendiente 60 por ciento; vadeo 1,4 m
Blindaje: compuesto de 220 a 240 mm, con revestimiento de espuma de plomo como protección a la contaminación nuclear

DESPLIEGUE DE LOS CARROS SOVIÉTICOS

El despliegue de los carros soviéticos desde 1941 ha sido una evolución, más que una revolución, y ha consistido en una puesta al día del carro de combate T-34/85 –con su cañón de 85 mm y su bajo perfil– para adaptarse a las condiciones actuales. El T-54 entró en servicio en 1949 (seguido por el T-55), y además de un cañón de 100 mm y un blindaje de 105 mm, sus variantes incluían un equipo de combate nocturno en forma de un proyector infrarrojo. El T-62 fue un desarrollo posterior de la serie T-54/55, con un casco más largo y ancho, un nuevo cañón de ánima lisa de 115 mm, equipos infrarrojos más sofisticados y un sistema NBQ. La introducción del T-64 en 1967 constituyó la ruptura con el pasado y demostró la capacidad de renovación soviética en el desarrollo de los carros de combate. Al igual que su sucesor, el T-72, el T-64 tiene tres tripulantes y está armado con un cañón principal de 125 mm. Ambos vehículos son técnicamente similares y parecen haber sido desarrollados en paralelo, aunque el T-72 ha sido modificado a fin de eliminar los problemas de motor, transmisión, suspensión y municionamiento que acosaron al T-64. El T-72 perfeccionado entró en producción en 1971 y sus variantes están en servicio en países como Argelia, Bulgaria, Cuba, Checoslovaquia, la RDA, Libia e Iraq. El sucesor del T-72, conocido en Occidente con la designación de T-80, entró en servicio a comienzos de 1986. Tiene mayor capacidad todo terreno y un blindaje mejor, además de los principales rasgos de la serie T-64/72.



©Camera Press

del comandante de la compañía, que viaja en el décimo T-72 y dirige la formación de batalla y el tiro de cada sección.

El carro de combate T-72 es una arma potente y su introducción en el arsenal soviético en 1971 –en sustitución del T-62– significó para la OTAN que el Ejército Rojo había conseguido un grado de sofisticación técnica en el desarrollo de carros que reforzaba su superioridad numérica ya existente. Armado con un cañón de ánima lisa 2A46 de 125 mm, el T-72 posee un armamento secundario de una ametralladora coaxial PKT de 7,62 mm y una antiaérea NSVT de 12,7 mm sobre la cúpula de mando. El T-72 no es corriente en su clase al tener una tripulación de sólo tres hombres: jefe, tirador y conductor. El cuarto tripulante ha sido sustituido en el T-72 por un cargador automático que selecciona e introduce los proyectiles y sus cargas de proyección separadas. El tamaño de la munición limita el número de proyectiles transportados a 39: doce perforantes subcalibrados estabilizados por aletas (APFSDS) para atacar a los carros enemigos; 21 rompedores (HE) para uso general; y seis rompedores contracarro (HEAT). Estos proyectiles van en un sistema carrusel en el suelo de la torre. El cargador automático es una de las principales características del T-72 y en teoría puede mejorar la cadencia de tiro hasta ocho proyectiles por minuto. Sin embargo, los expertos occidentales dudaron de la fiabilidad del sistema. Aun así, los últimos informes dicen que estas dificultades ya han sido solucionadas, lo que ha minado seriamente la confianza de la OTAN en la superioridad cualitativa de sus propios carros.

El blindaje del T-72 proporciona una excelente protección frontal contra misiles tales como el TOW

Hay algunas variantes del T-72 y la naturaleza de su blindaje inclinado es aún un misterio en Occidente. En algunos modelos, hay planchas laterales destinadas a detonar cabezas de cargas hueca a una distancia segura del blindaje principal. Se dispone de protección adicional mediante lanzadores de granadas fumígenas en la torre: éstas contienen un componente térmico destinado a burlar a los detectores infrarrojos enemigos. Los portavoces de defensa soviéticos mantienen que el blindaje del T-72 proporciona una excelente protección frontal contra los misiles contracarro tales como el TOW, uno de los más potentes de largo alcance de la OTAN. Bien protegido, el T-72 es también extremadamente móvil. Los depósitos de combustible adicionales que tiene sobre la parte posterior del casco proporcionan un alcance en carretera de 1 000 km, y un motor diesel V-46 suministra una velocidad máxima de 70 kilómetros por hora. Un carro de combate del Ejército Rojo debe ser veloz y con esto en mente se ha diseñado el T-72. La construcción de puentes para cruzar cualquier obstáculo de agua podría hacer perder un tiempo valiosísimo y, por ello, el T-72 es capaz de vadear cursos de hasta 5,5 m de profundidad.

Para el conductor, sentado en el centro y muy por detrás de la parte anterior del casco, la conducción del T-72 requiere una gran habilidad. Al igual que en la mayoría de los carros de combate, los controles no son fáciles de manejar y el cambio de marchas implica una gran cantidad de embragados dobles. Algunos informes indican que los últimos modelos de la serie T-72 tienen una transmisión automática. El conductor es el responsable del entretenimiento del vehículo, ayudado por el tirador, el jefe y el personal de la sección de apoyo.

Los otros dos tripulantes están sentados en la torre, el tirador a la izquierda y el jefe a la derecha, bajo su cúpula rotatoria. Los tres disponen de visores diurnos y nocturnos, además de un proyector de infrarrojos a la derecha de la torre. El visor diurno del tirador es el TPD-2, equipado con un completo sistema reticular y, para emergencias, el jefe también dispone de una limitada ayuda proveniente de su propio visor de tiro.

Aunque el T-72 es uno de los carros de combate soviéticos más avanzados técnicamente, los tripulantes suelen experimentar dificultades en el manejo de su sistema de control de tiro. A este problema se suma el que sólo puedan realizar dos o tres disparos de cañón al año con munición real. El resto del año,

C. Foss



El éxito de una ofensiva de choque soviética supondría la coordinación de los carros –utilizados como punta de lanza–, artillería e infantería para adelantarse al despliegue de la OTAN. Izquierda: Como ejemplo de la importancia que el Ejército Rojo otorga a la táctica de armas combinadas, en esta fotografía aparecen un carro de combate T-72 (primer plano) y dos vehículos de combate de infantería BMP junto a un lanzamisiles superficie-aire SA-13 (en último término). Fotografía principal: Un obús D-30 de una unidad de artillería. El D-30 de 122 mm tiene un alcance máximo de 15 400 m y puede orientarse rápidamente en 360 grados. Superior, izquierda: Un misil superficie-superficie SCUD-B en su vehículo de lanzamiento MAZ-543. Esta arma se puede equipar con cabezas de combate convencionales y nucleares.



LA RUTINA DIARIA

La mayoría de los carristas del Ejército Rojo son reclutas que sirven durante dos años. Durante los últimos 20 años, los Ejércitos de Carros soviéticos se han convencido de que la calidad de las tripulaciones es a menudo más importante en el combate que la de los vehículos. Por ello ha habido una gran mejora en la educación y competencia técnica de los carristas. Cuando no están de maniobras, los hombres se mantienen ocupados con un programa de entrenamiento que comprende formación física y técnica, respaldada por la memorización de una gran variedad de funciones, cada una de las cuales debe ser ejecutada perfectamente según los esquemas tácticos. Por ejemplo, los tiradores estudian siluetas para ejercitarse en el reconocimiento de carros enemigos. Sin embargo, como en otros muchos ejércitos, se hace todo lo posible para aislar al soldado de las influencias del país al que está destinado. Por ello, no tiene demasiado tiempo libre para actividades recreativas. Al vivir en un entorno tan hermético, como el de sus cuarteles en la URSS, pocos soldados del Ejército Rojo destinados a la RDA parecen ser conscientes de que están en un país extranjero. Por otro lado, los soldados están bien alimentados y equipados, y al igual que en todos los ejércitos, no les faltan cigarrillos ni vodka para pasar un buen rato.

Arriba: El emblema de manga de los Ejércitos de Carros soviéticos.

los artilleros se entrenan con munición subcalibrada después de una rápida modificación del ánima del cañón.

Los carros soviéticos están diseñados para conseguir la máxima capacidad ofensiva, y la silueta del T-72 –2,37 m de altura– reduce su vulnerabilidad ante las defensas hostiles. Aunque todo esto produce un entorno más bien incómodo para los carristas, los del Ejército Rojo constituyen una flexible raza de soldados, resultado de un riguroso programa de entrenamiento.

El programa de entrenamiento más extenso en las divisiones de carros se reserva para los jefes de éstos: un curso intensivo de seis meses al que sigue un entrenamiento adicional especializado para los comandantes de sección. En teoría, sólo se instruye al comandante en el empleo de la radio, lo que pone de manifiesto una estructura de mando muy organizada, aunque en la mayoría de los campamentos se prepara a cada tripulante para que sepa ejercer la función de otro. El tirador y el conductor reciben cuatro meses de entrenamiento especializado. Tres fusiles de asalto AKMS de 7,62 mm constituyen las armas individuales de la tripulación.

Cuando se sirve en el Tercer Ejército de Choque, a pocos soldados se permite cambiar de destino, ya que todas las unidades se mantienen en alerta permanente, listas para desplegar el 80 por ciento como mínimo de sus vehículos y personal hasta las posiciones de combate en cuestión de horas. Por ello, los trabajos de entrenamiento y mantenimiento y la educación general desempeñan un papel muy importante en su formación.

Las tácticas de batalla, al igual que muchos otros factores de la vida en el Ejército Rojo, han sido moldeadas en fórmulas simples que exigen una respuesta inmediata de los jefes de carro en campaña. Una vez planificado el ataque, a nivel de regimiento o de división, un gran bombardeo de artillería proporcionará el fuego de apoyo, preparado para alcanzar las defensas del frente enemigo desde el momento en que los T-72 entren en su campo de tiro directo. Esto continuará hasta que los carros y su equipo de apoyo en combate estén a 150 o 200 m de las posiciones enemigas. Durante el avance, el batallón de carros se desplaza en una fila antes de desplegarse a nivel de compañía, con dos compañías lado a lado (la segunda es de apoyo) para el ataque. Durante el ataque de la compañía se conserva la formación reglamentaria de dos secciones avanzadas y una de apoyo.

Los carros soviéticos rara vez disparan mientras se desplazan, excepto en las fases finales del ataque, aunque se pueden adquirir blancos durante el avance. Para apuntar, el carro se detendrá y apuntará con precisión antes de disparar. Se cree que su alcance máximo en combate es de 2 000 a 1 500 m de las posiciones enemigas, dependiendo del terreno. Durante el momento álgido del asalto, todos los carros disponibles se disponen en formación de frente y los batallones utilizan algunas subunidades para proporcionar fuego de apoyo directo desde una posición estática. El papel de la 12.ª División de Carros de la Guardia consiste en sorprender y flanquear al enemigo y, como regla general, se pasa junto a los puntos fuertes enemigos, que se dejan para las formaciones de infantería.

Todas las operaciones y tácticas han sido cuidadosamente practicadas por los carristas sin dejar lugar a métodos y objetivos de interpretación errónea. Así, los tripulantes disponen de la ayuda de una "guía" que les permite pasar por una serie de movimientos ensayados con el apoyo de la artillería y los zapadores de combate. Cada batallón y compañía de la división posee un conocimiento preciso de sus deberes y es consciente de su capacidad para cumplirlos según unas líneas bien ensayadas.

Un factor heredado sin duda de los días de la Gran Guerra Patriótica es una cierta aceptación de la pérdida de hombres y equipos inherente al concepto de una gran ofensiva de alta velocidad contra posiciones defensivas. Sin embargo, la fuerza del Ejército Rojo se estima en unos dos millones de soldados adiestrados y unos 50 000 carros de combate: si la punta de lanza del Tercer Ejército de Choque es aniquilada en los primeros días de las hostilidades, las pérdidas serán fácilmente absorbidas por las enormes reservas a disposición del alto mando.

El ataque de "rodillo", utilizado por los soviéticos durante la Segunda Guerra Mundial, ha sido en gran parte descartado como táctica ofensiva viable. En su lugar, y como reflejo de la complejidad del campo de batalla moderno, los ejércitos de carros están apoyados por un formidable conjunto de potencia de fuego en forma de artillería e infantería. De modo similar, la innovación técnica abanderada por la nueva generación de carros del Ejército Rojo ha demostrado que la capacidad soviética es igualable a la de Occidente. Aunque se han exportado variantes del T-72 (conocido como "modelo mono"), los soviéticos suelen quitarles la mayoría de los sistemas de armas más sofisticados. Abajo:
Un carrista soviético, parte del más importante escalón de combate del Ejército Rojo.



Camera Press

SAS

LA CONEXIÓN FRANCESA

En abril de 1945 el contingente francés de la Brigada SAS se lanzó en paracaídas sobre los Países Bajos. Su misión era crucial: trastornar los esfuerzos alemanes de formar una línea de defensa frente a los ejércitos aliados que se aproximaban.



Abajo: Un paracaidista francés tira de sus atalajes en una zona de salto. Las dos unidades francesas del 3 y 4 SAS estaban formadas por expertos paracaidistas, adecuados para las operaciones estratégicas tras las líneas que caracterizaban al SAS.



Camera Press

JACQUES PARIS DE BOLLARDIÈRE

Jacques Paris de Bollardière nació el 16 de diciembre de 1907 en Chateaubriand, Francia. Tras completar sus estudios en la *Prytanée Militaire de la Flèche*, marchó a St Cyr y al *Centre d'Hautes Études Militaires*. Bollardière sirvió después con la Legión Extranjera francesa en Argel y Marruecos. Tras combatir destacadamente con la 13ᵉ *Demi-Brigade de la Légion Etrangère* (13 DBLE) en Narvik durante la campaña noruega de 1940, Bollardière se unió a las fuerzas de la Francia Libre de De Gaulle en junio de 1940. Sirvió con la 13 DBLE en Senegal, Gabon, Eritrea, Siria –donde fue herido– y Libia. En 1944 fue a Gran Bretaña y después saltó en paracaídas sobre Francia el 11 de abril y combatió con los *maquis* (la Resistencia francesa) en las Ardenas desde junio a setiembre. En abril de 1945 Bollardière era comandante del 3ᵉ *Régiment des Chasseurs Parachutistes* (3 SAS) y se lanzó sobre Holanda dentro de la operación *"Amherst"*. Tras la Segunda Guerra Mundial sirvió en Indochina y Argelia. Fue allí donde Bollardière se convirtió en un personaje polémico por su abierta crítica a los brutales métodos empleados por los franceses durante la batalla de Argel. Decidió dejar el Ejército regular en 1960 y participó en los diversos proyectos para el nuevo desarrollo de Bretaña. También se hizo miembro activo del movimiento pacifista y presidente del grupo antinuclear *"Les Francais contre la Bombe"*. Fue condecorado varias veces y se le hizo *Grand Officier de la Légion d'Honneur, Compagnon de la Libération* y también recibió la DSO. Murió el 22 de febrero de 1986.



Colección privada

EL SAS FRANCES

En 1945, la Brigada SAS se componía del 1 y 2 SAS (británicos y de la *Commonwealth*), 3 y 4 SAS (franceses), un Escuadrón Independiente belga y el Escuadrón "F", una unidad de reconocimiento, información y transmisiones. Las dos unidades SAS francesas eran llamadas por los franceses el 2ᵉ y 3ᵉ *Régiments des Chasseurs Parachutistes* (2 y 3 RCP, o 2.° y 3.ᵉʳ Regimientos de Infantería Paracaidista Ligera). Los orígenes de estas dos unidades se remontan a setiembre de 1940, cuando se creó la 1ʳᵉ *Compagnie d'Infanterie de l'Air* (1.ª Compañía de Infantería Aérea). En abril de 1941 la unidad fue rebautizada como 1ʳᵉ *Compagnie Parachutiste* (1.ª Compañía Paracaidista). Entre 1941 y 1944, los paracaidistas franceses crecieron numéricamente y fueron redestinados en numerosas ocasiones durante las operaciones en el norte de África y el Mediterráneo.

En enero de 1944 se formó la Brigada SAS en Ayrshire, pero no entró en acción hasta después del Día D. Desde junio de 1944 los SAS franceses tomaron parte en numerosísimas operaciones, saltaron en paracaídas tras las líneas enemigas en Francia para bloquear y perturbar los movimientos de tropas y suministros alemanes, para organizar y armar a la Resistencia francesa, y para atacar y cortar enlances ferroviarios. Una de sus operaciones más fructíferas, efectuada la noche del 5 de junio, fue la operación *"Dingson/Grog"*. Bajo el mando del comandante Bourgoin, el 4 SAS (2 RCP) se lanzó sobre Bretaña y de sus operaciones resultaron 2 000 bajas enemigas además de la organización y armamento de 25 000 combatientes de la Resistencia.

Los SAS franceses desempeñaron un papel muy destacado en la liberación de Francia y los Países Bajos, y permanecieron dentro de la Brigada hasta el 1 de octubre de 1945.



Colección privada





La noche del 7 de abril de 1945, los hombres de los dos batallones del SAS francés recibieron las instrucciones finales del general Michael Calvert, oficial en jefe de la Brigada del Servicio Aéreo Especial. La atmósfera en el aeródromo de Earls Colne, en Essex, era tensa. La moral era terrible, pues los hombres llevaban esperando muchísimo tiempo y ahora llegaba el momento. Odiaban a los alemanes con la intensidad que sólo los naturales de un país conquistado pueden sentir por la nación que los ha ocupado y Calvert casi se apenaba por los soldados enemigos que se iban a encontrar con aquellos rudos franceses dentro de poco. Una vez finalizadas las instrucciones, los paracaidistas del SAS subieron a bordo de los 47 transportes Stirling que les esperaban alineados en el aeródromo y despegaron. Había empezado la operación *"Amherst"*.

Desde su concepción hasta el lanzamiento, la operación había sido planeada en un tiempo récord. Sólo nueve días antes, tras los debates en Bruselas con el general Calvert sobre la disponibilidad de sus soldados para una importante operación, el general de división sir Francis W. De Guingand, jefe del estado mayor de Montgomery, envió un mensaje al teniente general Henry Crerar, del Primer Ejército canadiense, en el que ofrecía los servicios del 2.º y 3.º *Régiments des Chasseurs Parachutistes* del SAS para la futura ofensiva hacia el noreste de los Países Bajos. En aquel momento de la guerra, el avance de los ejércitos aliados iba precedido por masivos bombardeos aéreos y de artillería para empujar a las fuerzas alemanas a la rendición y mantener al mínimo las bajas de las formaciones aliadas. Sin embargo, los neerlandeses no se sentían precisamente felices de ver su país convertido en un campo de batalla o destruido por semejante táctica.

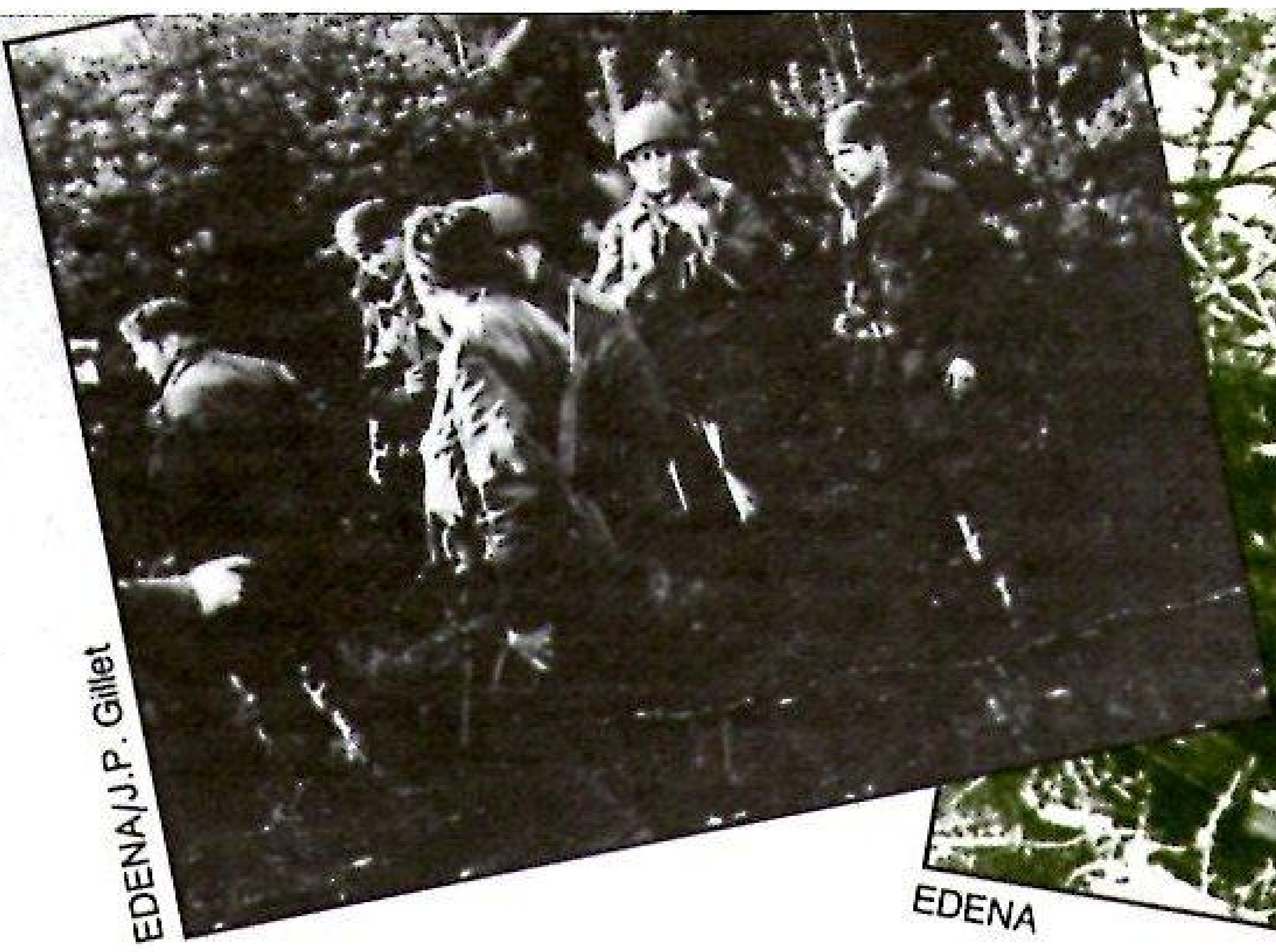
Otro problema era el terreno. El área situada al este del Zuider Zee, al igual que gran parte del país, estaba plagada de canales y riachuelos. Cualquier avance aliado podía verse bloqueado por una resuelta defensa alemana estructurada en torno al dominio de los puentes clave de la zona. También costaría muchas vidas.

Con el Primer Ejército canadiense de Crerar situado en la zona de Apeldoorn-Deventer, se planeó una operación que superaría ambos obstáculos. En colaboración con el teniente general Guy G. Simonds, del 2.º Cuerpo canadiense, Calvert arregló los detalles de un plan en el que los SAS franceses se lanzarían en paracaídas por delante de la infantería, mientras que su segundo al mando, el coronel Guy Prendergast, organizó los puntos esenciales del vuelo. El 3 de

Izquierda: El coronel Bourgoin (de pie, el séptimo por la derecha) fotografiado con sus SAS franceses. Los hombres de Bourgoin consiguieron un gran éxito durante las operaciones tras las líneas alemanas en los meses posteriores al Día D. Extremo izquierdo, abajo: Equipados y listos para embarcar, los SAS franceses posan para la cámara antes de abordar la operación *"Amherst"*. Izquierda, abajo: El comandante Puech-Samson, que dirigió el 4 SAS en los Países Bajos, recibe la DSO de manos del general Browning en 1944. Abajo: La operación *"Amherst"* en marcha; el teniente coronel Jacques Bollardière, con su bastón, a bordo del Stirling que los llevó a Holanda.



EDENA



EDENA/J.P. Gillet



EDENA

abril, las dos unidades paracaidistas francesas, denominadas 3 SAS y 4 SAS, recibieron la orden de trasladarse al Campamento de Tránsito de Mushroom Farm, en Essex. Allí, los dos jefes franceses, el teniente coronel Jacques Paris de Bollardière (3 SAS) y el comandante Puech-Samson (4 SAS), y sus hombres fueron informados sobre el objeto de su misión por el general Calvert:

"Sus regimientos serán lanzados dentro del triángulo Groningen-Coevorden-Zwolle, 48 horas por delante del avance de la infantería. Sus objetivos serán de cuatro tipos: crear la máxima confusión en la zona e impedir que el enemigo instale líneas defensivas; impedir que el enemigo destruya los puentes que llevan al norte a fin de que las fuerzas canadienses puedan avanzar rápidamente; impedir la destrucción del aeródromo de Steenwijk; y organizar la resistencia local en la región. Tendrán que aguantar durante 72 horas de intensa actividad. Estoy orgulloso por el honor de mandarles y les deseo la mejor de las suertes en el cumplimiento de esta misión."

Conjuntamente con los lanzamientos franceses, Calvert también había planeado que sus SAS belgas, al mando del comandante Edouard Blondeel, se trasladasen a Coevorden en sus *jeeps* armados el 6 de abril para apoyar a los paracaidistas franceses en caso de que los canadienses no consiguiesen relevarles a las 72 horas del lanzamiento. Todo estaba listo.

El salto de la noche del 7 de abril no fue ni mucho menos fácil. Los 684 hombres saltaron de los Stirling a unos 5 000 m en grupos de 15 y atravesaron las nubes en dirección al enemigo situado bajo ellos.

Para los alemanes estacionados en el área, la incursión fue una sorpresa total. Los informes sobre el



EDENA/ECPA

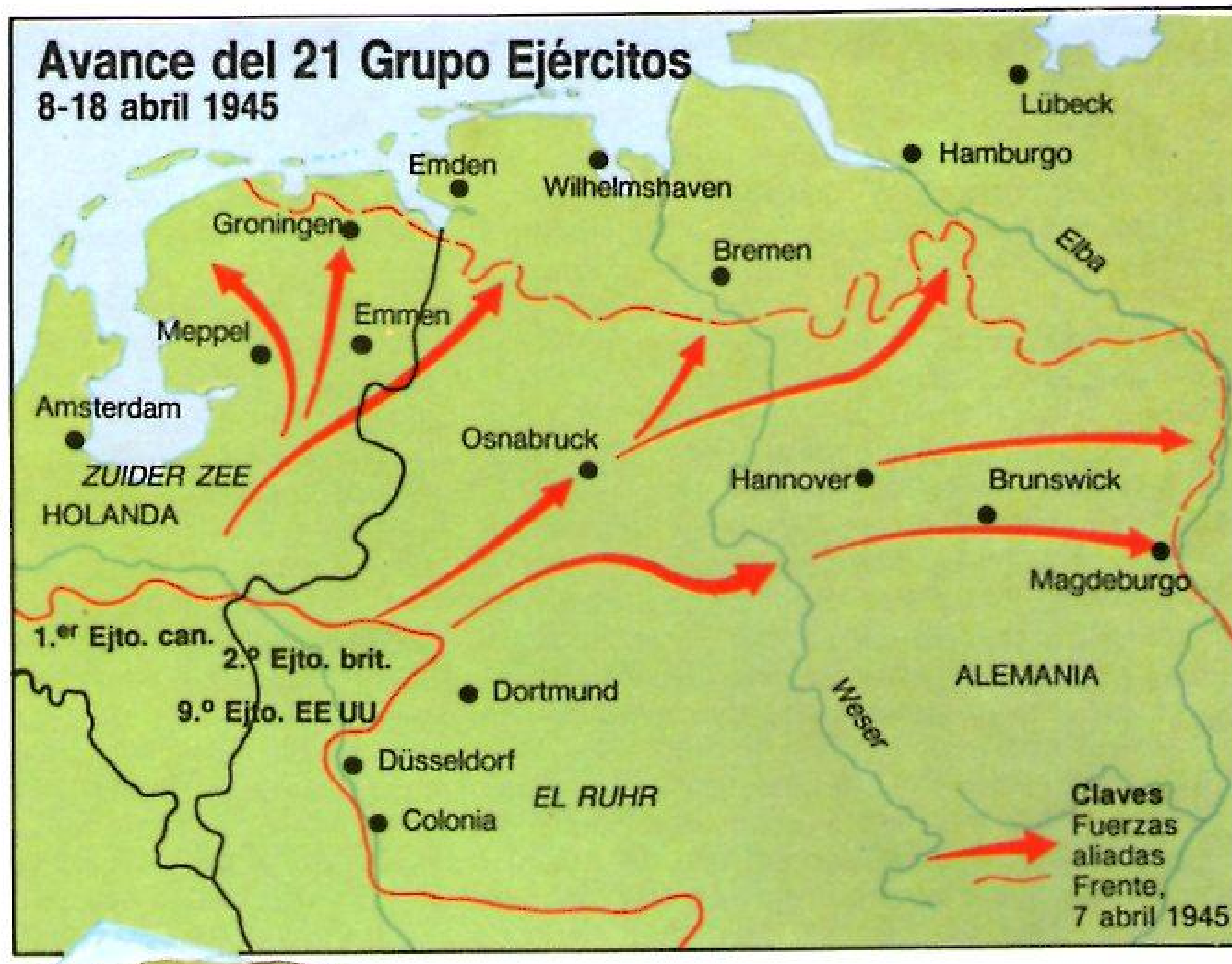
Arriba: SAS franceses durante una operación en los Países Bajos.

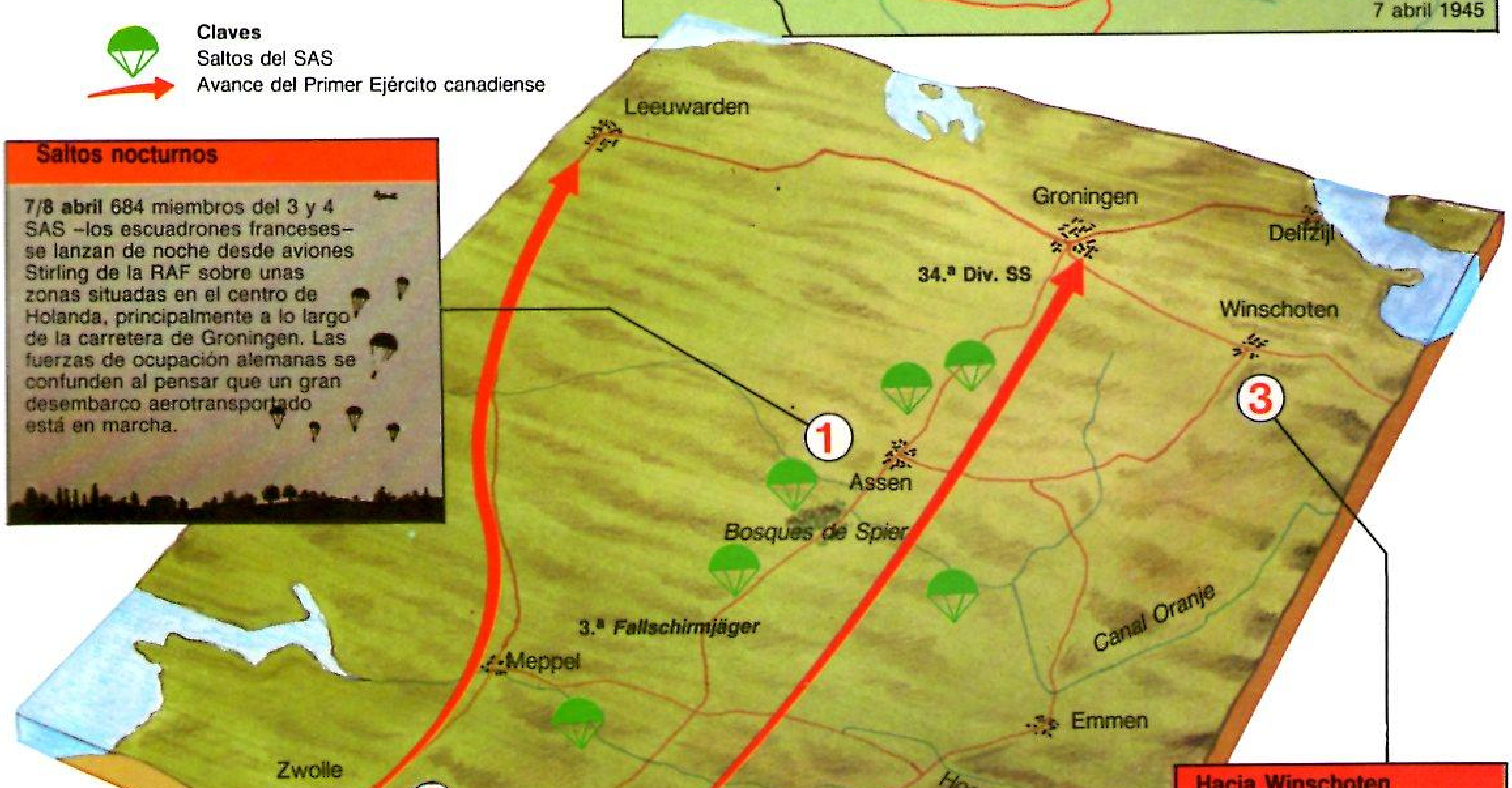
Abajo: Una columna de prisioneros alemanes.



El SAS francés en Holanda
8-16 abril 1945

Las fuerzas del 21.º Grupo de Ejércitos de Montgomery estaban situadas en la frontera de Alemania y los Paises Bajos en abril de 1945 para la ofensiva final contra las tropas alemanas. El 1.er Ejército canadiense, que incluía tropas polacas, se enfrentó con la difícil misión de la liberación de Holanda. Halló una dura resistencia: la de la 3.ª División *Fallschirmjäger*, un grupo altamente experimentado de combatientes, y la 34.ª División de las SS, compuesta en gran parte por nazis holandeses, hombres que lo perderían todo si los Aliados ganaban la guerra. Mas aún, el campo que los canadienses tenían que atravesar estaba recorrido por numerosos canales y riachuelos. Sería fácil para el enemigo volar los puentes y retrasar el avance de los soldados aliados. Para arrebatar esta posibilidad a las fuerzas del Eje, los hombres del SAS francés se encargaron de apoyar a los canadienses. Saltarían en paracaídas tras las líneas enemigas y junto a las principales rutas de avance para capturar los cruces vitales.





Saltos nocturnos

7/8 abril 684 miembros del 3 y 4 SAS –los escuadrones franceses– se lanzan de noche desde aviones Stirling de la RAF sobre unas zonas situadas en el centro de Holanda, principalmente a lo largo de la carretera de Groningen. Las fuerzas de ocupación alemanas se confunden al pensar que un gran desembarco aerotransportado está en marcha.

En la vanguardia

8 abril Los soldados del 1.er Ejército canadiense inician su avance en dos ejes hacia el centro de Holanda.
11 abril El apoyo proporcionado por los SAS franceses facilita el avance de los canadienses hasta Emmen y Assen. De particular importancia es la captura de dos puentes sobre el canal de Oranje.

Hacia Winschoten

12 abril Treinta *jeeps* armados alcanzan a los SAS franceses en Coevorden y forman un elemento de movilidad que se había perdido en las operaciones de los primeros cuatro días. Los franceses son reforzados por las actividades del escuadrón SAS belga, que avanza por la carretera a Groningen en vanguardia de las tropas canadienses.
13 abril Winschoten cae bajo los SAS y se cierra la última ruta de escape alemana en Holanda.

lanzamiento de una gran fuerza paracaidista e intensos combates en todos los sectores se sucedían rápidamente mientras el enemigo intentaba dominar la situación en medio del caos reinante. La noción de los alemanes sobre lo que estaba ocurriendo quedó aún más confundida gracias al lanzamiento de 140 señuelos, inmediatamente después de los paracaidistas, que produjeron una convincente sinfonía de estampidos y detonaciones fácilmente confundibles con el sonido del fuego de morteros y el tableteo de los fusiles y las armas automáticas.

Pero mientras los alemanes se debatían en la confusión, los SAS franceses también tenían sus problemas. En muchos casos, el sistema de navegación "G" utilizado no resultó preciso y los grupos fueron lanzados bastante lejos de la zona de salto prefijada. El gran mérito de los jefes de grupo franceses consistió en superar este contratiempo inicial. Sin excepciones, todos consiguieron localizar sus objetivos originales y avanzar para atacar la guarnición alemana que tuviesen más cercana.

El teniente coronel Bollardière cayó en campo abierto cerca del pueblo de Spier, en el centro del triángulo de las zonas de lanzamiento de Amherst. Mientras se ponía a cubierto, entró en una zona boscosa situada justamente al oeste del pueblo, en donde reunió una fuerza de más de 100 hombres de diversos grupos que habían caído por las cercanías. Ahora que estaba organizado y preparado para la acción, Bollardière decidió lanzar un ataque contra el pueblo defendido, al que consideró un objetivo a capturar.

Para apoyarle en este asalto, estableció contacto con el cuartel general canadiense para pedir apoyo aéreo, pero se le denegó argumentando que era contrario a su política de "disparar contra pueblos neerlandeses" a menos que fuese absolutamente necesario. Sin desmoralizarse, Bollardière decidió seguir con el plan de ataque, pero lo retrasó 48 horas para que las fuerzas canadienses estuviesen un poco más cerca. Sin embargo, mientras esperaban, sus paracaidistas no estuvieron ociosos. Bollardière los dividió en grupos separados, que lanzaron numerosos ataques contra movimientos de tropas alemanas a lo largo de la carretera principal entre Hoogeveen y Aseen, y sabotearon una vía férrea.

La noche del 10 de abril, Bollardière y 40 de sus hombres se trasladaron a Spier. En los combates que siguieron, expulsaron a la compañía alemana que ocupaba el pueblo, matando e hiriendo a unos 20 enemigos mientras que sólo dos de los paracaidistas cayeron heridos. Pero aún quedaba más. Los alemanes enviaron una fuerza de 200 paracaidistas al sur de Assen para reconquistar el pueblo y se entabló una salvaje batalla en la mañana del día 11. Armados con subfusiles Sten, carabinas y una única ametralladora Bren a su disposición, los SAS franceses soportaron largo tiempo el contrataque alemán. Al cabo de hora y media, con los alemanes a sólo 40 m de las posiciones defensivas francesas, la situación era crítica. De repente entró en escena una fuerza de autoametralladoras canadienses del 8.° Regimiento de Exploración del 12.° de Húsares canadiense y los alemanes se vieron obligados a retirarse. Las bajas en este segundo encuentro fueron considerablemente superiores; los franceses perdieron siete hombres, y los alemanes unos 40.

Derecha: Un soldado del SAS francés, con la codiciada boina roja de las fuerzas aerotransportadas británicas, se prepara para tender una emboscada a los soldados alemanes en la zona de operaciones de Amherst. Abajo y abajo, izquierda: La principal arma del SAS, el *jeep* armado. Estos vehículos llevaban una cantidad considerable de potencia de fuego, y su velocidad y su construcción robusta eran ideales para las incursiones a nivel de pequeña unidad. Resultaba imposible, para enojo de los SAS franceses, lanzar sus *jeeps* con ellos y, durante la mayor parte de la operación en Holanda se vieron obligados a actuar a pie. Sin embargo, llegaron treinta *jeeps*. Los belgas que apoyaron a los paracaidistas utilizaron estos vehículos con gran eficacia, sobre todo en el ataque de las posiciones alemanas en el pueblo de Winschoten. Inferior, izquierda: Miembros del equipo del teniente Legrand. El tercero por la derecha es el sargento Boutinot, uno de los veteranos de los combates en el norte de África.





Tallandier

En los demás lugares de la zona de operaciones, los grupos SAS conseguían nuevas victorias. En el extremo más meridional, alrededor de Meppel, algunos de los paracaidistas franceses hicieron contacto con dos escuadrones del 18.º Regimiento de Autoametralladoras canadiense del 12.º de Dragones de Manitoba y durante los días siguientes realizaron numerosas emboscadas en las carreteras contra fuerzas alemanas.

El comandante Puech-Samson, al mando del 4 SAS, cayó en la zona Westerbork, al norte de Coevorden, y reagrupó a sus hombres. Tras una reunión con la Resistencia neerlandesa local, Puech-Samson decidió enviar sus hombres contra el cuartel general de la policía de Holanda Oriental, situado en Westerbork. Con la resistencia guiándoles, Puech-Samson y sus hombres atacaron el edificio e hirieron mortalmente al jefe de policía. Su siguiente acción consistió en tender una emboscada sobre un puente en el canal de Oranje. La guarnición alemana abandonó Westerbork, pero volvió reforzada cuando averiguó el tamaño de la fuerza francesa. Puech-Samson retiró a sus hombres pero mantuvo los dos puentes sobre el Oranje, que después resultarían muy útiles para el avance de la infantería.

En toda la zona de operaciones de Amherst, los SAS actuaron en los mismos términos: capturaron pueblos y puentes, tendieron emboscadas y eliminaron a las fuerzas alemanas que intentaban organizar una defensa eficaz, Pero, aunque consiguieron algunos éxitos notables, se vieron obstaculizados en sus misiones por la falta de un ingrediente vital en sus operaciones: sus *jeeps* armados. Sin estos vehículos, los SAS se sintieron impotentes, pues aquellos poseían la velocidad y potencia de fuego ideales para sus tácticas de incursión. Cuando se planeó la operación, se pensaba que en Holanda se lanzarían los *jeeps* después de los paracaidistas, pero la RAF se opuso a hacerlo de noche sobre zonas envueltas en neblina. Prendergast replicó que, incluso aunque se perdiese el 50 por ciento de los vehículos, los que quedasen facilitarían mucho el trabajo de los SAS, pero la RAF no cedió. Finalmente, llegaron 30 *jeeps* hasta los franceses en Coevorden, conducidos por británicos desde el cuartel general de la brigada, y los entregaron a los paracaidistas durante su avance hacia el norte.

Bajo una lluvia de proyectiles de los artilleros polacos, los SAS belgas se lanzaron sobre las posiciones alemanas

La zona septentrional entre Assen y Groningen era la más problemática. La Brigada Holandesa de las SS estaba estacionada dentro y en los alrededores de Groningen, y sus hombres, conscientes de que serían fusilados por la Resistencia neerlandesa si eran capturados antes de la llegada de los ejércitos regulares aliados, ofrecieron una feroz resistencia. Otro problema era que el avance canadiense se retrasaba por cuestiones administrativas y por un cambio de última hora, consistente en el despliegue de los carros canadienses. Éstos formaban parte de la primera línea principal aliada y tenían que trabajar conjuntamente con el resto del frente y, cosas del destino, se les ordenó avanzar hacia el este en apoyo de un empuje similar por parte de otras unidades situadas al sur de ellos. Esto dejó a la infantería canadiense en situación idónea para el empuje hacia el norte, pero los paracaidistas franceses, a quienes Calvert había prometido que serían relevados en 72 horas, ahora tendrían que mantener posiciones durante una semana o más.

HONORES DE BATALLA

Durante la Segunda Guerra Mundial, el 2e *Régiment de Chasseurs Parachutistes* (2 RCP) –llamado 4 SAS en la Brigada SAS–, fue condecorado con la *Legion d'Honneur*, la *Croix de la Libération* y la *Croix de Guerre avec 7 palmes.* Estas condecoraciones se debieron a sus acciones en el norte de África en 1942 y 1943, en Francia y Bélgica en 1944 y en Holanda en 1945. El 11 de noviembre de 1944, en una ceremonia en París, el general De Gaulle, presidente del gobierno provisional de la República francesa, condecoró al 2 RCP con la *Croix de la Libération* (abajo, inserta) y redactó la siguiente mención por su coraje y hazañas: "El 2 RCP, al mando del teniente coronel Bourgoin, es una formación de élite con el singular honor de ser la primera unidad francesa que combatió de nuevo en las tierras de la patria. Se lanzó sobre Bretaña en junio (1944) y después procedió a reagrupar y organizar unos 10 000 miembros de la Resistencia. Con su ayuda, y a pesar de las numerosas pérdidas, atacó con éxito formaciones enemigas y destruyó la red telefónica alemana, polvorines y comunicaciones rodadas. También desempeñó un importante papel en el éxito del avance aliado desde la cabeza de playa de Normandía y estuvo en la vanguardia de la liberación de Bretaña."

Calvert decidió apoyarlos con los 400 SAS belgas y un intrépido plan para inclinar la balanza a su favor. En un gran coche de estado mayor que ondeaba una bandera británica, Calvert y un oficial de habla francesa llamado Potter Miller Mundy avanzaron en vanguardia de los SAS belgas con sus *jeeps* para dar la impresión de que el combate había terminado. Cuando llegasen al pueblo holandés, la población se lanzaría a las calles para recibirlos y la Resistencia neerlandesa se encargaría de los alemanes aunque tuviesen que luchar abiertamente contra ellos. Los paracaidistas franceses que se encontraron por el camino se alegraron mucho de verlos y la columna llegó rápidamente a Assen. Allí se toparon con una resistencia muy tenaz, pero la batería de cañones autopropulsados polacos que los SAS habían conseguido llevar con ellos resultó valiosísima en la batalla.

Sin embargo, el combate más intenso tuvo lugar al final, cuando ya habían casi completado su misión de relevo. Unos 200 hombres de un batallón paracaidista alemán se habían atrincherado alrededor de un cruce de carreteras en Winschoten, un pueblo situado en las afueras de Groningen. Con el apoyo canadiense y una lluvia de proyectiles de los artilleros polacos, los SAS belga atacaron las posiciones alemanas apoyados por toda su potencia de fuego.

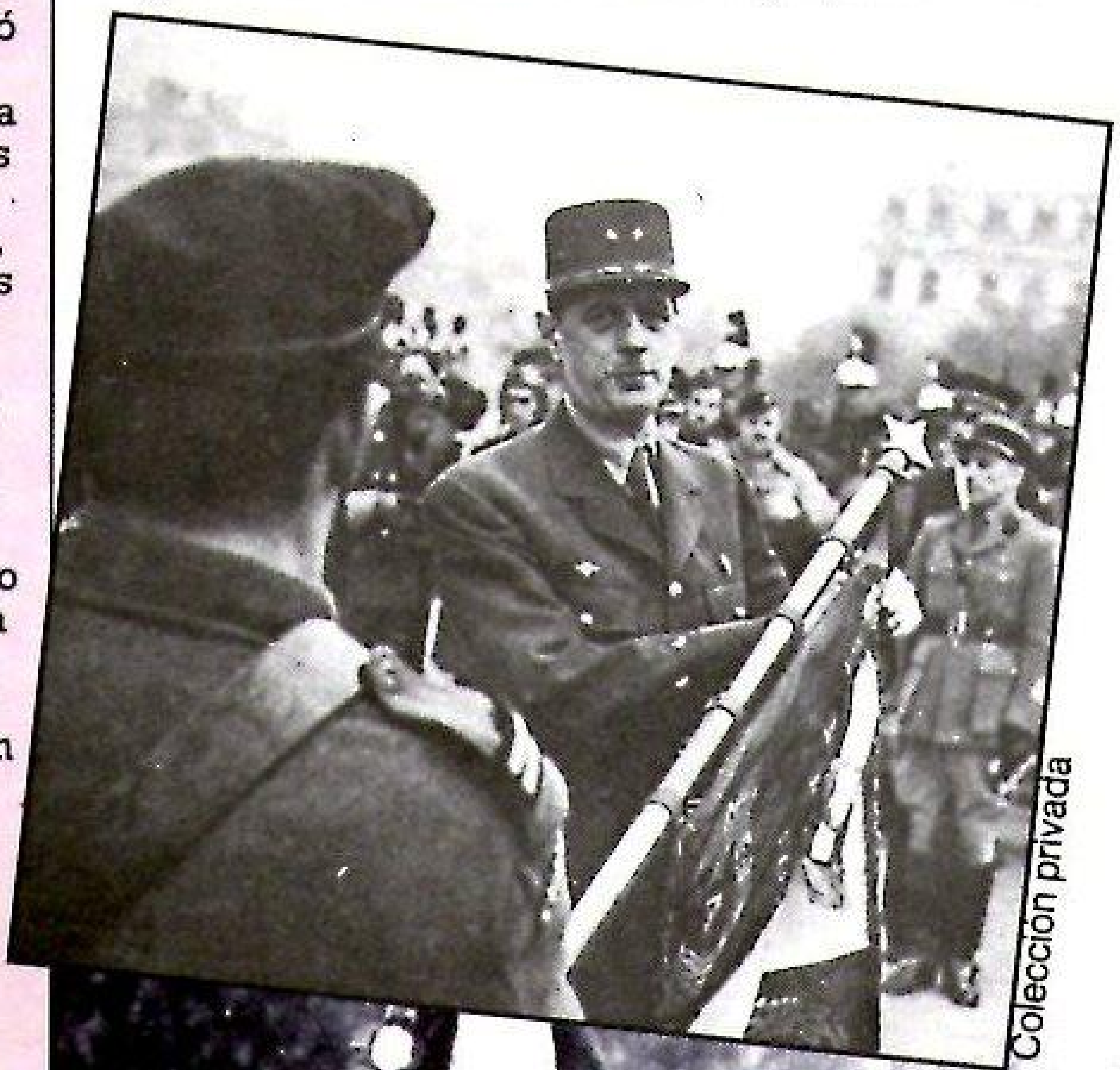
A falta de algunas operaciones de limpieza, toda la región estaba ahora bajo el control francés y belga, y la carretera a Emden estaba despejada, tras lo cual los canadienses progresaron rápidamente. En los días siguientes al encuentro de Groningen, los SAS franceses permanecieron desperdigados por todo el noreste de Holanda; el general Calvert empezó a temer que las bajas francesas hubiesen sido muy numerosas. Pero, poco a poco, los hombres se reunieron en la zona de reagrupamiento.



M. Calvert

De los 684 paracaidistas que habían saltado en la noche del 7 de abril y a quienes se les unió la noche siguiente otro grupo de 12 hombres, murieron 31, hubo 35 heridos y 15 fueron declarados oficialmente desaparecidos (y después recuperados). Las estimaciones francesas sobre las bajas enemigas durante la operación contabilizaron 260 muertos, 220 heridos y 186 prisioneros.

La operación *"Amherst"* había sido un completo éxito. Las fuerzas canadienses y polacas habían dominado la zona frente a muy poca oposición y un mínimo de daños a los civiles holandeses y sus propiedades. Los franceses habían combatido magníficamente y, en su honor, el general Calvert consiguió en las altas esferas que se les permitiese llevar la boina roja de los paracaidistas británicos cuando formaron el núcleo de una nueva división paracaidista francesa en Pau. LLevaron con gran orgullo esta prenda durante sus acciones en el extranjero después de la guerra. El teniente general sir Richard Gale les felicitó por la rapidez de la operación y por haber llevado a cabo la que él consideraba la mejor y más valiosa operación aereotransportada de la guerra.

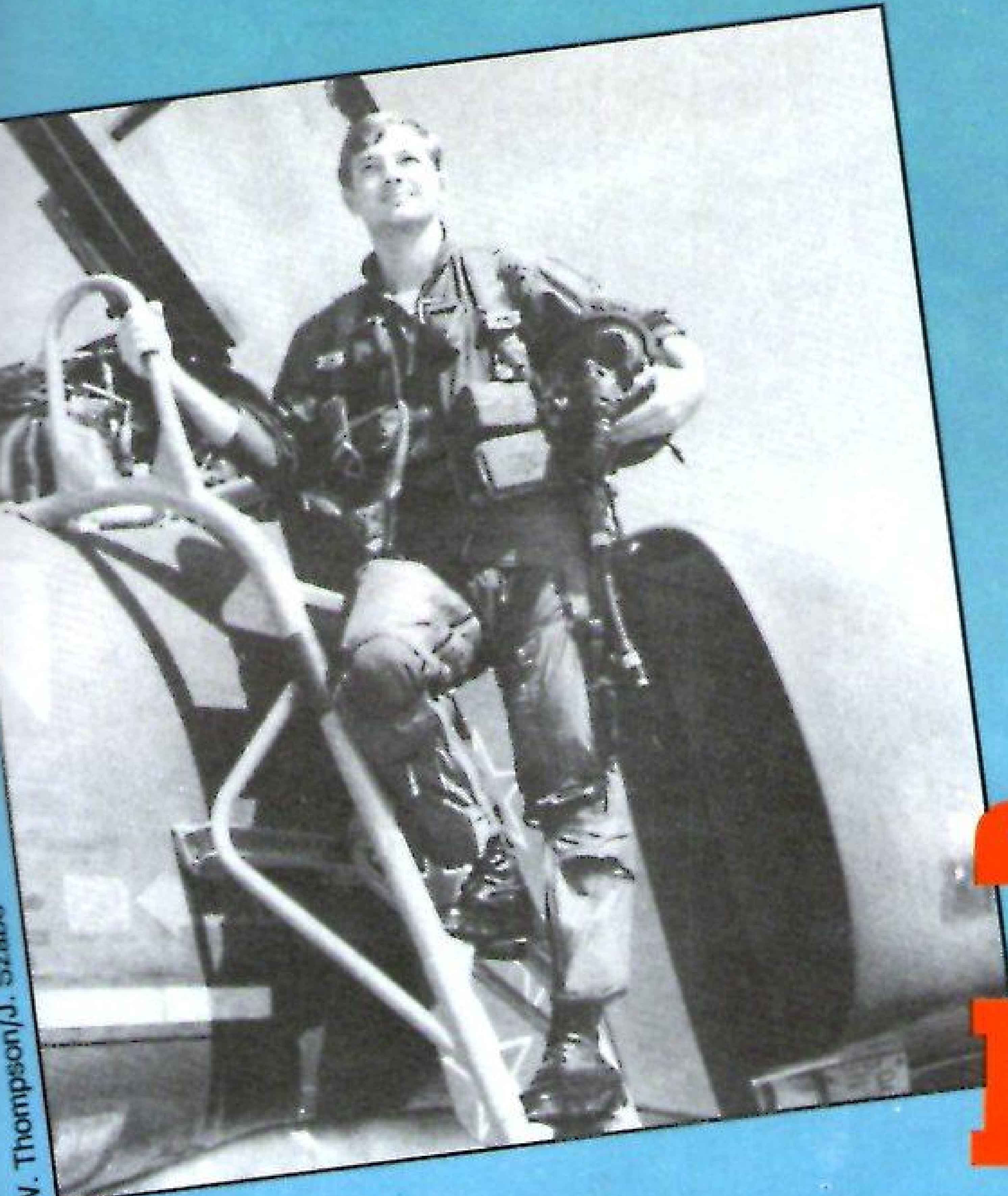


Colección privada



Colección privada

Arriba: El general Calvert presenta a Bollardière la bandera del SAS. Inferior: Victoria en Francia; los SAS desfilan por París.



W. Thompson/J. Szabo

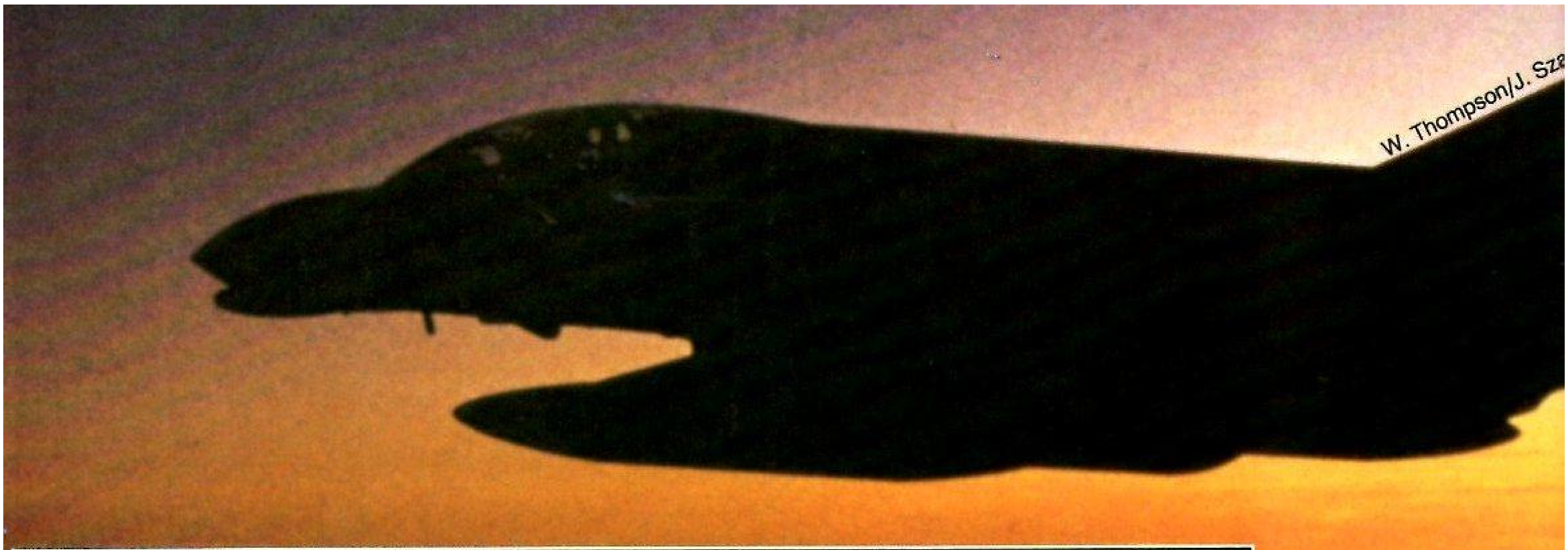
LOS DEL "TRIPLE NIQUEL"

Arriba: El radarista capitán Charles B. DeBellevue consiguió seis victorias y fue el principal cazador de MiG de la Fuerza Aérea norteamericana en la guerra de Vietnam. El F-4 Phantom II (abajo) nació como caza de defensa de la flota y sus misiles estaban pensados para derribar bombarderos. Sin embargo, al equipar al F-4D con un impresionante conjunto de aviónica, el Phantom se podía emplear en misiones contra objetivos terrestres.

Enfrentados a los ágiles MiG-21, los pilotos del Escuadrón "Triple Níquel" acabaron la guerra de Vietnam con un palmarés sin precedentes.

La noche del 21 de febrero de 1972, un McDonnell Douglas F-4D Phantom del 555.° Escuadrón de Caza Táctica (TFS) basado en Udorn, Tailandia, realizaba una patrulla aérea de combate (CAP) sobre el noreste de Laos. Su misión consistía en impedir que los interceptadores norvietnamitas penetrasen en el espacio aéreo laosiano y atacasen a los aviones de interdicción norteamericanos. Poco después de las 21,00 horas, Corona Roja (la señal de llamada de un buque de control de la Armada norteamericana que operaba en el golfo de Tonkín) alertó a la tripulación del F-4 sobre aviones enemigos en las cercanías y lo guió hacia la interceptación. Mientras el piloto, el comandante Robert A. Lodge, seguía las instrucciones del controlador, su oficial radarista, el teniente Roger C. Locher, captaba el objetivo en el radar del Phantom. Se dirigía directamente hacia ellos a la misma altura y a un velocidad de unos 900 nudos. Tras acercarse a una distancia de 11 millas náuticas, Lodge disparó un misil AIM-7E Sparrow guiado por radar contra el avión enemigo y, poco después, sus dos Sparrow restantes. Vio detonar la cabeza de combate del primer misil, y después la del segundo. A esto siguió una gigantesca explosión y una bola de fuego: la única visión que Lodge tuvo de su adversario durante el breve encuentro. Cuando el radar detectó dos MiG más que se acercaban, Lodge descendió inmediatamente a baja cota y aceleró. Una vez gastados los misiles Sparrow, no tenía ya medios para enfrentarse a los cazas norvietnamitas. La victoria del comandante Lodge fue significativa en dos sentidos: era el primer encuentro nocturno con éxito de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF) en el




W. Thompson/J. Sza

conflicto del Sudeste asiático y, por otro lado, al derribar el primer avión norvietnamita en cuatro años se abría una nueva fase en la guerra aérea.

La decisión del presidente Lyndon B. Johnson en 1968 de detener el bombardeo en Vietnam del Norte había dado a la Fuerza Aérea del Ejército Popular vietnamita una oportunidad para reorganizar sus recursos. Así, en la primavera de 1972 sus fuerzas habían aumentado a unos 200 interceptadores, con lo que se habían duplicado desde finales de los años sesenta. Por el contrario, los efectivos de la USAF en el Sudeste asiático habían declinado durante este período, a raíz de la política de "vietnamización". En consecuencia, cuando se reanudaron las operaciones de bombardeo sobre Vietnam del Norte, en mayo de 1972 –como respuesta a la "Invasión de la Primavera" de Vietnam del Sur–, la USAF tuvo que luchar duro para conseguir la superioridad aérea. El 555.º TFS, conocido como el Escuadrón "Triple Níquel", iba a desempeñar un papel importante en esta campaña.

El 555.º TFS, antiguo componente de la 8.ª Ala de Caza Táctica –la famosa "Manada de Lobos"–, había sido reasignado a la 432.ª Ala de Reconocimiento Táctico (TRW) en junio de 1968. Su misión había sido proteger a los aviones de reconocimiento RF-4C del ala pero, cuando se reanudaron las operaciones aéreas contra el norte, empezó a especializarse en la escolta y las patrullas aéreas de combate en apoyo de los aviones de ataque. Solían volar en grupos de cuatro Phantom durante las escoltas, cerca de sus protegidos, y sólo atacaban aviones enemigos cuando éstos constituían una amenaza directa para la fuerza de ataque. Sin embargo, los F-4 en las llamadas CAP MiG tenían más libertad de actuación en sus misiones y podían buscar a los cazas norvietnamitas antes de que alcanzasen una posición de ataque. Sus patrullas se solían realizar muy próximas a los aeródromos enemigos para aumentar así las posibilidades de incitar al combate a los MiG.

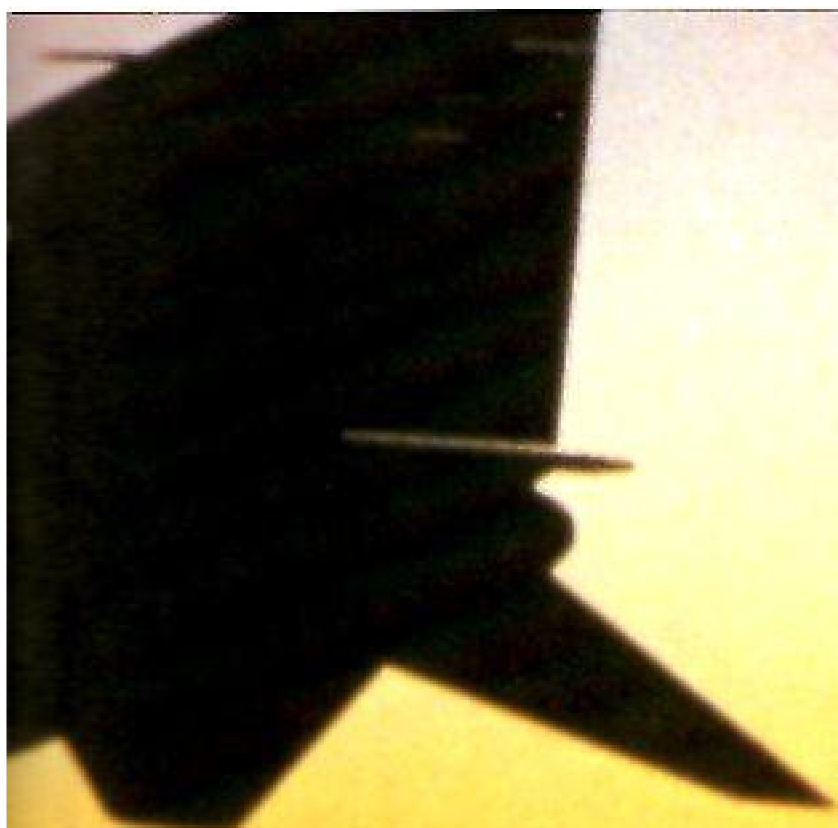
El 8 de mayo de 1972, Lodge y Locher entraban de nuevo en acción durante una CAP MiG en apoyo de un ataque aéreo sobre la región de Hanoi. Lodge, que mandaba una patrulla de cuatro F-4D, interceptó dos MiG-21 y disparó un par de AIM-7 Sparrow contra el punto. Ambos misiles alcanzaron su objetivo y el avión enemigo se desintegró. El MiG restante aceleró y escapó. Dos días después, Lodge y Locher consiguieron su tercera victoria. Mientras realizaban una CAP MiG por delante de la fuerza de ataque, descubrieron varios cazas enemigos en el radar y Lodge dirigió a los cuatro Phantom de la "Patrulla Oyster" directamente a establecer contacto. Él y su punto, pilotado por el teniente John Markle, dispararon misiles AIM-7 Sparrow que derribaron dos de los MiG-21. Los dos cazas enemigos restantes lanzaron sus misiles infrarrojos *"Atoll"* contra la formación norteamericana antes de rebasar los F-4 velozmente; fue un gesto inútil, ya que los *"Atoll"* no podían guiarse hacia el objetivo lanzados desde las 12. Lodge situó su Phantom a las seis en punto de uno de los MiG. Sin embargo, estaba demasiado cerca para disparar un misil y el F-4D no tenía cañones. Mientras intentaba aumentar la separación entre él y el caza enemigo, Lodge fue atacado por cuatro MiG-19 desde atrás. Markle los localizó y le avisó, pero Lodge seguía pegado al MiG-21 e ignoró a su colega. El Phantom fue alcanzado por los proyectiles enemigos y explosionó. Locher narró posteriormente: "Quedamos inmediatamente fuera de control, con el avión bamboleándose de lado a lado. Después, el fuego comenzó a entrar por detrás de la cabina". El radarista se eyectó, pero Lodge se estrelló y murió. Locher cayó en la jungla y sobrevivió durante 23 días a base de nueces y bayas antes de que un equipo de salvamento pudiese encontrarlo.

A una distancia de unos 2 000 m, lo adquirió en su radar y disparó dos AIM-7 Sparrow en rápida sucesión

Mientras tanto, el "Oyster 3" había conseguido la tercera victoria en combate del Escuadrón "Triple Níquel". Sus tripulantes, los capitanes Richard S. Ritchie y Charles B. DeBellevue, terminarían la guerra con la mayor cifra de victorias de la USAF. Sin embargo, su primera experiencia de combate real fue tan desconcertante como la de toda tripulación inexperta. Ritchie narró posteriormente: "Las cosas se volvieron realmente confusas una vez entablado el combate. Los misiles iban de aquí para allá, y se veían bolas de fuego, rastros de humo y aviones por todas partes". En el momento en que Lodge viraba para establecer contacto con uno de los MiG-21 supervivientes, Ritchie situó su F-4D en posición para atacar a otro. A una distancia de unos 2 000 m, lo adquirió en el radar y disparó dos AIM-7 Sparrow en rápida sucesión. El primero pasó por debajo del objetivo y no explosionó, pero el segundo dio en el blanco. El MiG-21 estalló en medio de una amarillenta bola de fuego y, cuando el Phantom los sobrepasaba velozmente, DeBellevue vio cómo se abría el paracaídas del piloto norvietnamita. Al día siguiente, los honores fueron para el capitán Stephen E. Nichols, quién derribó un MiG-21 con un AIM-7 Sparrow; pero los cazas enemigos ya habían dado cuenta de un Republic F-105 Thunderchief y un F-4 Phantom. La quinta victoria del 555.º TFS en tres días fue para el oficial en jefe del escuadrón, el 12 de mayo. Mientras volaba en las cercanías del aeródromo de Yen Bai, el teniente coronel Wayne T. Frye pudo atacar cuatro MiG-19 antes de que hubiesen despegado. Lanzó tres AIM-7 contra el caza situado


UPI/Bettman


P. Chinnery



Recortado contra el cielo matinal, un F-4 Phantom (izquierda) del 555.° Escuadrón de Caza Táctica efectúa una patrulla sobre Vietnam del Norte. Aunque el F-4D puede llevar cañones en contenedores externos, el F-4E está armado con un cañón integrado M61 de 20 mm bajo la popa. Éste resultó valiosísimo para los pilotos de Phantom en Vietnam, pues con él podían entablar combate cerrado con los MiG-21. Abajo: Ojeroso pero vivo. Un alegre capitán Roger Locher, fotografiado tras 23 días angustiosos en la jungla del norte de Hanoi. Abajo, izquierda: El capitán Ritchie, primer "as" norteamericano desde la guerra de Corea. Inferior: Un oficial naval adscrito a "Corona Roja" flanqueado por los capitanes Jeff Feinstein (izquierda) y John Madden (derecha). El cartel situado encima de ellos era un siniestro mensaje para la Fuerza Aérea norvietnamita.







P. Chinnery

EL ESCUADRÓN "TRIPLE NÍQUEL"

A diferencia de muchos de los escuadrones de caza de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF) que hicieron fama en las batallas aéreas de la Segunda Guerra Mundial, el 555.° Escuadrón de Caza Táctica (TFS) no entró en el orden de batalla hasta mediados de los años sesenta. Creado en la base de MacDill, Florida, en enero de 1964 como parte de las 12.ª Ala de Caza Táctica, fue equipado con el F-4 Phantom. Al final del año fue enviado a la base de Naha, en Okinawa, Japón, y permaneció allí tres meses destinado a la 51.ª Ala de Caza de Interceptación. En febrero de 1966 fue destinado a la 8.ª Ala de Caza Táctica en Udorn, Tailandia, desde donde efectuó operaciones de combate sobre el Sudeste asiático. Al mes siguiente, aquel destino temporal se convirtió en permanente y el escuadrón quedó estacionado en Tailandia durante el resto del conflicto. El 23 de abril de 1966, el escuadrón consiguió sus dos primeras victorias y al final del año tenía seis en su haber. Cuando se interrumpieron los bombardeos en marzo de 1967, el palmarés del escuadrón ascendía ya a 18 MiG destruidos en combate. El 1 de junio de 1968, el 555.° TFS fue asignado a la 432.ª Ala de Reconocimiento Táctico y en mayo de 1972 se le destinó a misiones de escolta durante la ejecución de la operación *"Linebacker"*. El 555.° TFS permaneció en Tailandia hasta julio de 1974, antes de ser destinado a la 58.ª Ala de Entrenamiento en la base de Luke, Arizona, para el adiestramiento de pilotos en el F-15 Eagle.

más atrás, que se desintegró en una lluvia de restos incandescentes. Frye bromeó después al declarar poseer el récord mundial de edad de una tripulación cazadora de MiG: él tenía 41 años, y su radarista, el teniente coronel James P. Cooney, 44.

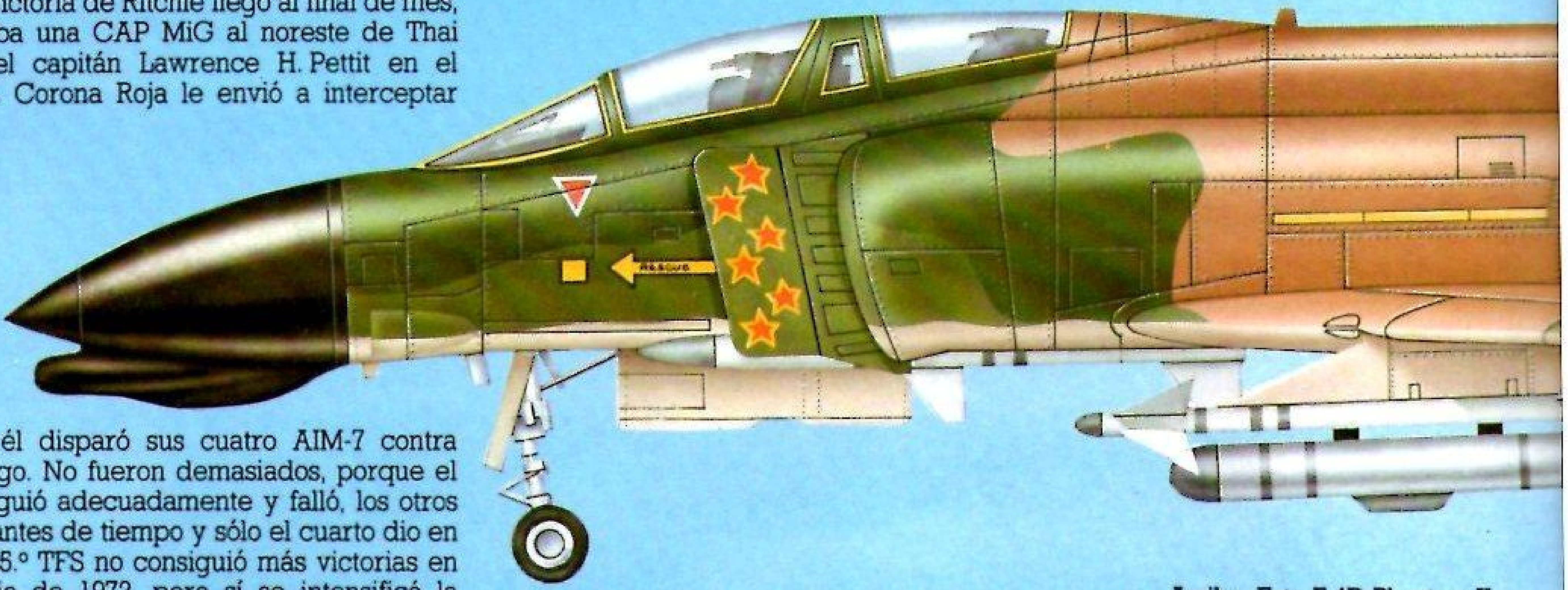
La segunda victoria de Ritchie llegó al final de mes, cuando realizaba una CAP MiG al noreste de Thai Nguyen, con el capitán Lawrence H. Pettit en el asiento trasero. Corona Roja le envió a interceptar dos MiG-21 y él disparó sus cuatro AIM-7 contra el punto enemigo. No fueron demasiados, porque el primero no se guió adecuadamente y falló, los otros dos detonaron antes de tiempo y sólo el cuarto dio en el blanco. El 555.º TFS no consiguió más victorias en el mes de junio de 1972, pero sí se intensificó la guerra aérea en el norte al ganar virulencia la operación *"Linebacker"* (iniciada el 8 de mayo). Grupos de cazabombarderos norteamericanos sobrevolaban diariamente sobre Vietnam del Norte para atacar objetivos logísticos y pertrechos. Las defensas aéreas enemigas devolvían el fuego salvajemente y los interceptores MiG resultaron particularmente eficaces.

El 8 de julio, Ritchie, que de nuevo formaba equipo con DeBellevue, mandaba los cuatro Phantom de la "Patrulla Paula" en una CAP MiG al sur de Yen Bai. Corona Roja y Disco (un avión de mando aerotransportado C-121 de la USAF que volaba sobre el norte de Laos) comunicaron la presencia de "bandidos" al sudeste y Ritchie dirigió su patrulla a una intercepción frontal contra dos MiG-21. Después viró y se colocó a las cinco en punto del punto enemigo y disparó dos AIM-7. El primer misil dio en el blanco y el MiG-21 explosionó en una gran esfera ígnea de color amarillo. Ritchie efectuó después un viraje cerrado a la derecha y se lanzó en persecución del MiG restante, que amenazaba a "Paula 4". Disparó un solo Sparrow, que de nuevo dio en el blanco, y el caza enemigo se desintegró en el aire.

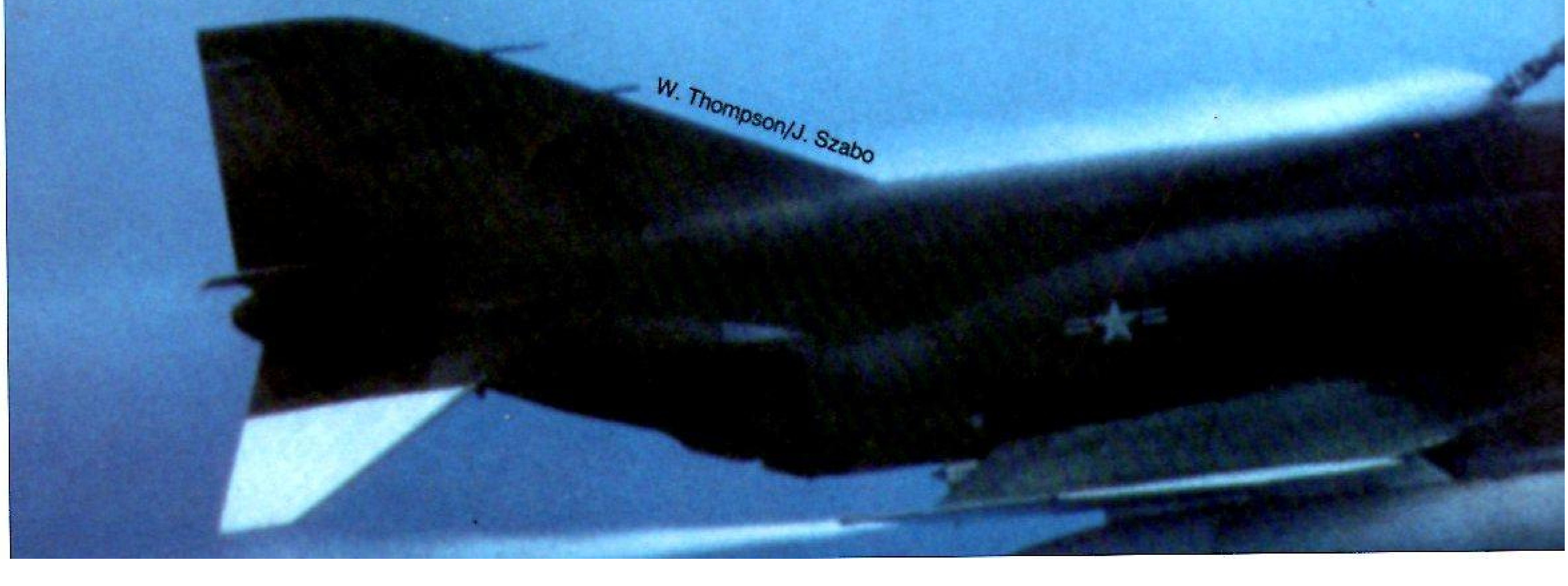
Entonces se acentuó la rivalidad por conseguir el honor de ser el primer as de la guerra en la USAF: hasta entonces, las mágicas cinco victorias habían eludido incluso al legendario coronel Robin Olds. Ritchie, con cuatro victorias, era el contendiente situado a la cabeza, pero el 29 de julio el capitán Jeffrey Feinstein, un radarista del 13.º TFS (otro de los escuadrones de F-4 de la 432.ª TRW) consiguió su cuarta victoria. El desempate sobrevino el 28 de agosto, cuando Ritchie y DeBellevue derribaron un MiG-21, otra vez con el cuarto y último AIM-7. "No creo que el piloto del MiG llegase a vernos", comentó Ritchie. "Todo lo que vio fueron aquellos misiles dirigiéndose hacia él". Fue el último combate afortunado de Ritchie; pero DeBellevue, que entonces tenía cuatro aviones enemigos en su haber, conseguiría otras dos victorias volando con otro piloto. Ningún otro tripulante de caza de la USAF o de la Armada norteamericana conseguiría igualar esta marca.

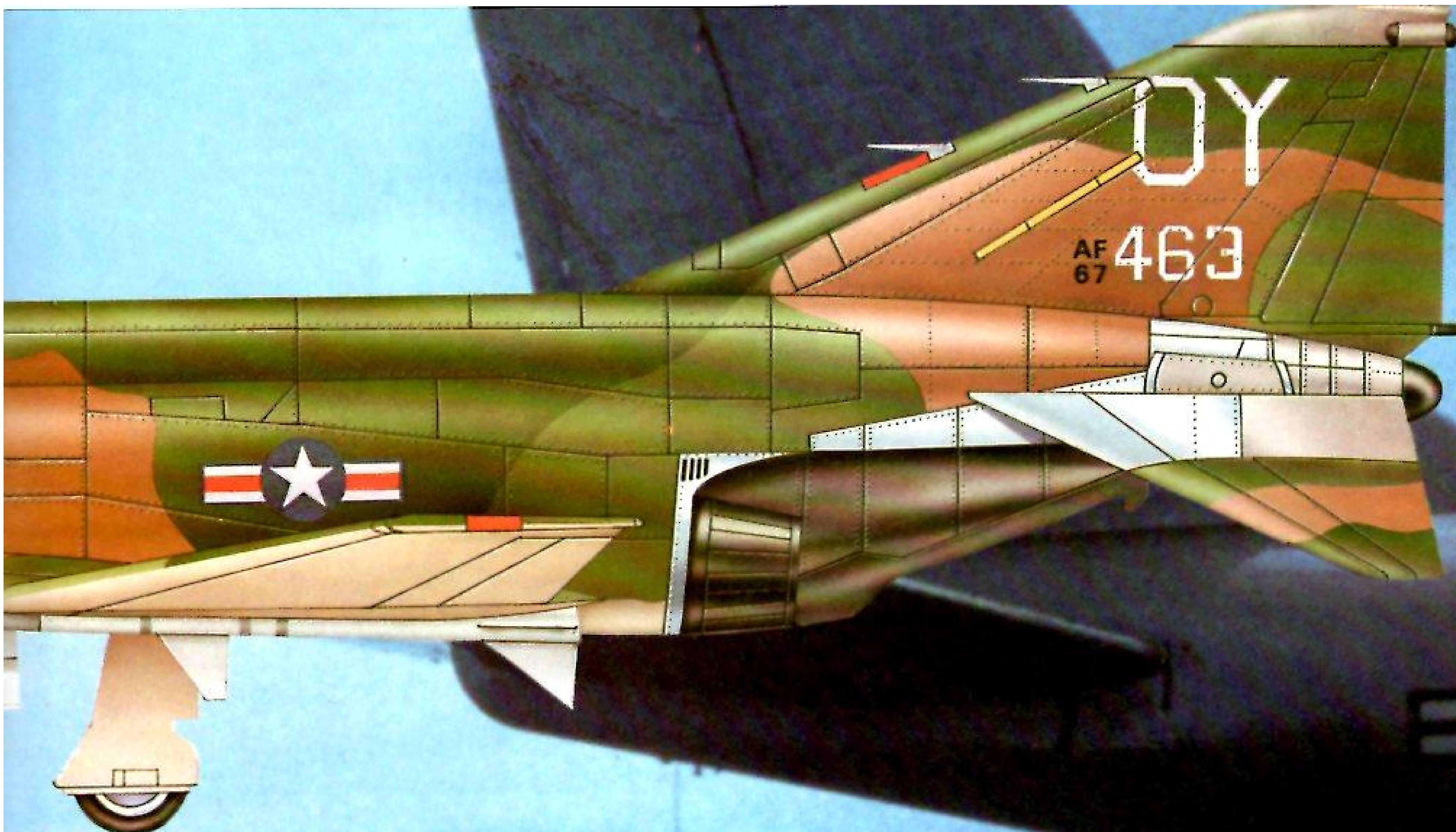
El 9 de setiembre el piloto de DeBellevue era el capitán John A. Madden; ambos mandaban la "Patrulla Olds". Madden, uno de los pilotos más expertos del Escuadrón "Triple Níquel", realizaría 250 misiones de combate en el Sudeste asiático. La patrulla volaba hacia el oeste de Hanoi cuando fue alertada de la presencia de aviones MiG. Convencido de que los cazas enemigos iban a aterrizar en el aeródromo de Phuc Yen, Madden situó a su patrulla en posición de emboscada. Cuando DeBellevue descubrió a los MiG en su radar, Madden dirigió a la "Patrulla Olds" para el ataque:

"Vimos un MiG a unos 8 kilómetros en aproximación final, con el tren y los *flap* bajados. Tras adquirirlo (en el radar), disparé mis misiles, pero fallaron. Nosotros llegabámos por detrás y pasamos por encima de aquel MiG a no más de 500 m. Él nos vio, quitó *flap* y aceleró a plena poscombustión. Estaba claro que yo no podía disparar de nuevo contra aquel MiG. Entonces fue cuando apareció el capitán Tibbett..."



Arriba: Este F-4D Phantom II, en el que el capitán Richard S. Ritchie consiguió su primera y quinta victorias, fue el "caza MiG" más letal de la guerra y se utilizó en otros cuatro combates saldados con derribo. El Phantom II fue, con amplio margen, el caza más potente de finales de los sesenta y batió todas las plusmarcas existentes para aviones de caza. El F-4D está propulsado por dos turborreactores General Electric J79-15 que le proporcionan una velocidad de combate de 1 460 km/h. Los F-4D del Escuadrón "Triple Níquel" estaban equipados con receptáculos para el repostaje de carburante en vuelo (abajo).



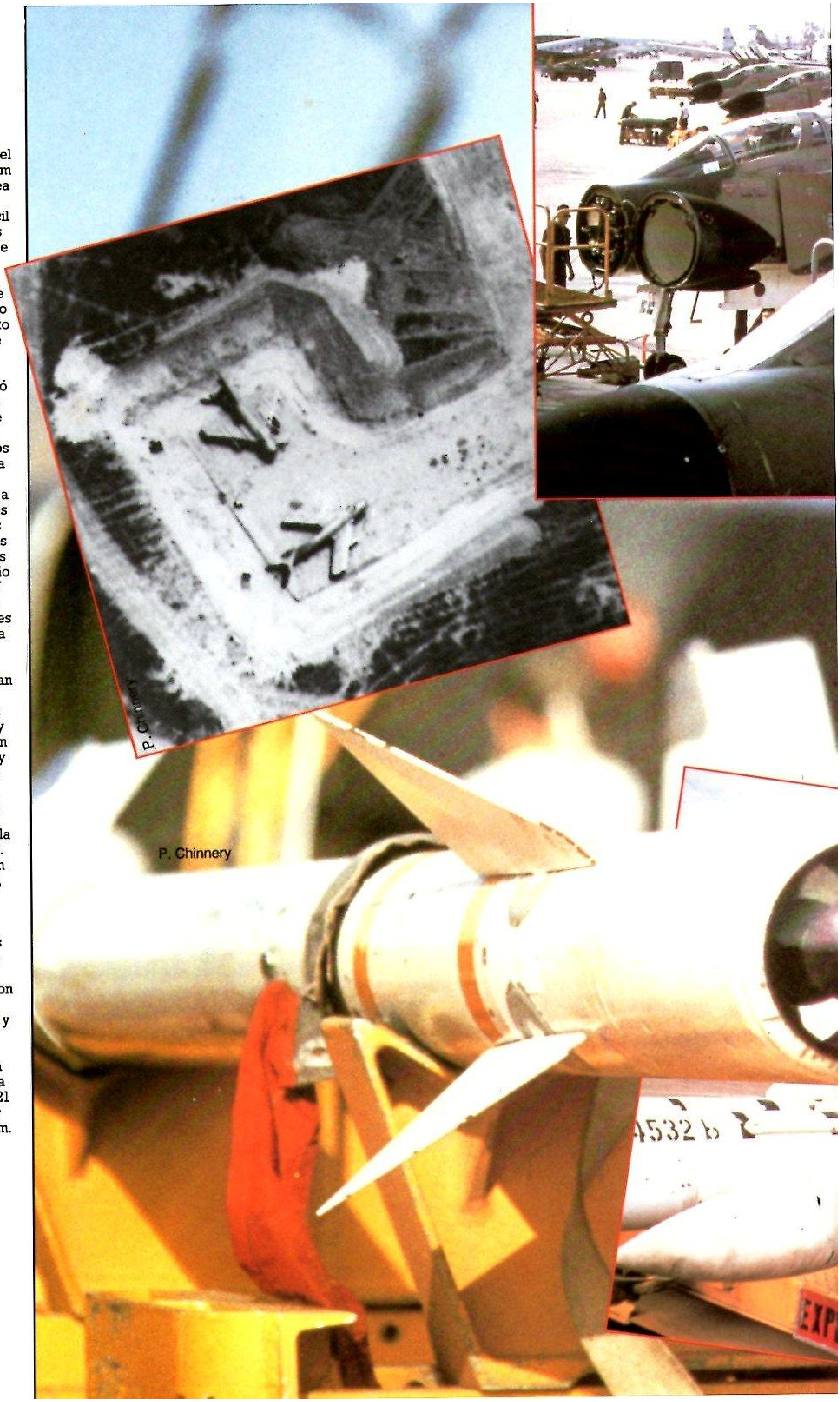


El capitán Calvin B. Tibbett y el teniente William S. Hargrove, que tripulaban el "Olds 3", habían visto cómo erraban su blanco los dos misiles AIM-7 de Madden. Por ello, Tibbett situó su F-4 detrás del avión enemigo y, cuando Madden se quitó de en medio, lanzó dos misiles infrarrojos AIM-9 Sidewinder. Éstos no tuvieron más éxito que los Sparrow guiados por radar, pero el F-4D de Tibbett llevaba también un contenedor con un cañón de 20 mm. Mientras disminuía la distancia, Tibbett abrió fuego con esa arma. Vio cómo sus proyectiles daban en el fuselaje y la semiala de babor del MiG-21, el piloto se eyectaba y el caza enemigo caía en picado hacia el suelo dentro del perímetro del aeródromo de Phuc Yen.



FUERZA AÉREA DE VIETNAM DEL NORTE

Aunque la Fuerza Aérea del Ejército Popular de Vietnam (FAEPV) era un arma aérea relativamente pequeña, resultó un adversario difícil para la USAF durante las campañas *"Linebacker"* de 1972. Creada en mayo de 1955, tras la retirada francesa de Indochina, se desarrolló lentamente y no formó su primer regimiento de caza hasta febrero de 1964. Esta unidad, organizada según esquemas soviéticos, entró en acción después de la primavera. Sus pilotos se entrenaron en la Unión Soviética, y los regimientos de caza se formaron en la República Popular de China, en donde llevaron a cabo su preparación antes de ser transferidos a sus aeródromos operacionales en Vietnam del Norte. Sus cazas eran todos de diseño soviético, pero la FAEPV recibió algunos MiG de construcción china a finales de los años sesenta. En la primavera de 1972, las fuerzas de caza norvietnamitas comprendían unos 200 aviones: 93 MiG-21, 33 MiG-19 y una combinación de MiG-17 y MiG-15 (estos últimos eran entrenadores avanzados y no cazas operacionales). Actuaban desde 13 aeródromos principales, muchos de los cuales estaban concentrados en la zona de Hanoi y Haifong. Los más importantes eran Phuc Yen, Kep, Gia Lam, Cat Bi y Kein An. Los MiG-21 –que utilizaron tácticas puras de interceptación contra los aviones de ataque de la USAF y operaban bajo control terrestre– resultaron a menudo un objetivo esquivo para las escoltas y las patrullas aéreas estadounidenses. A la velocidad subsónica a la que se libraba la mayoría de los combates, el MiG-21 superaba en maniobra y aceleración al F-4 Phantom.





P. Chinnery

El F-4 Phantom consiguió 107 victorias durante la guerra de Vietnam, y fueron los misiles aire-aire quienen dieron cuenta de un 60 por ciento de ellas. Cuatro AIM-7 Sparrow (abajo) se podían estibar bajo el fuselaje del Phantom, junto con cuatro Sidewinder AIM-9B infrarrojos (abajo, izquierda) en los pilones externos. Arriba: Instalación de aviónica en la proa de un F-4. Izquierda: Aviones MiG enemigos fotografiados desde arriba por la cámara oblicua de un Phatom.

La "Patrulla Olds" viró para dirigirse a su posición CAP original, pero fue alertada por el controlador de que otros dos cazas enemigos se acercaban por la popa. Madden viró para establecer contacto con ellos y, poco después, DeBellevue los descubrió en su radar. "Olds 2", el capitán Mike Francisco, avistó dos MiG-19 por las 11 en punto y a unos dos kilómetros de distancia; Madden ordenó a la patrulla que virase para dirigirse hacia el enemigo:

"Nos lanzamos a unos 6 *g* y efectuamos un viraje de unos 90 grados antes de que nos localizasen. Cuando nos vieron, iniciaron un viraje forzado hacia nosotros y lanzaron los tanques auxiliares. Yo forcé a 8 *g*. Era todo lo que podía hacer para centrar mi visor en el MiG. Después de virar 180 grados, disparé un Sidewinder. Era un ángulo demasiado alto, pero el misil se guió perfectamente y detonó cerca de la cola del MiG."

El MiG-19 se estrelló e incendió en la pista de Phuc Yen. Madden centró después su atención en el segundo caza enemigo, que destruyó con un AIM-9 Sidewinder. Los victoriosos F-4D se dirigieron de vuelta a la base de Udorn, a alta velocidad y baja cota. Sin embargo, "Olds 4" fue alcanzado por el fuego antiaéreo y su tripulación, el capitán Billy Daleky y el radarista capitán Terry Murphy, tuvieron que saltar sobre el norte de Laos, pero después fueron recogidos por un helicóptero de salvamento.

Madden dejó que Tibbett abriese fuego y éste lanzó cuatro Sidewinder

Tibbett y Hargrove libraron su segundo combate con éxito el 16 de setiembre, durante una misión de escolta. El líder de la patrulla, Madden, había dado caza a un MiG-21 localizado mientras volaba a baja cota sobre el río Rojo. Disparó dos misiles AIM-7 Sparrow y cuatro AIM-9 Sidewinder, pero ninguno de ellos se guió correctamente. Entonces Madden dejó que Tibbett abriese fuego: éste respondió con cuatro Sidewinder. El último de ellos alcanzó al MiG en la parte posterior del fuselaje y el pilotó saltó segundos antes de que el aparato se estrellase contra el suelo.

Según demostraron estos y anteriores combates, los misiles de la era de Vietnam estaban lejos de ser armas fiables, pese a que fueron los autores de la mayoría de las victorias de la USAF durante la guerra aérea del Sudeste asiático. Aún así, la pericia personal era a veces todo lo que se necesitaba para conseguir una victoria, tal y como Madden demostró el 12 de octubre. Tras establecer contacto frontal con un MiG-21 a 20 000 m, Madden viró para situarse detrás de su adversario. El MiG lo esquivó mediante un rizo y lanzándose en picado sobre unas nubes 2 000 m por debajo. Mientras Madden descendía en picado tras él y se acercaba para trabar contacto de nuevo, el caza enemigo volvió a lanzarse hacia unas nubes a menor cota. Pero el piloto norvietnamita había calculado mal su recuperación y fue directo hacia el suelo. Fue la tercera victoria de Madden y la segunda para su radarista, el capitán Lawrence Pettit.

Uno de los problemas del empleo de misiles guiados por radar sobre Vietnam del Norte era el de la identificación positiva del blanco. El AIM-7 Sparrow se podía disparar desde más allá del alcance visual, pero si había aviones amigos en las cercanías, el avión lanzador tenía que avistar el blanco e identificarlo positivamente como hostil. Esta situación surgió el 22 de diciembre, cuando el teniente coronel James E. Brunson dirigía la "Patrulla Buick" en una misión CAP MiG. Corona Roja le avisó de la presencia de aviones amigos entre él y el enemigo. Por ello, Brunson siguió las instrucciones de Corona Roja para una intercepción de frente y, a una distancia de 25 km, los captó en su radar. La patrulla lanzó entonces sus depósitos ventrales y aceleró para establecer contacto. Ya que el avión enemigo estaba a unos 10 000 m por encima de su Phantom, Brunson ascendió al tiempo que se aproximaba. Detectó al enemigo casi inmediatamente y lo identificó como un MiG-21. Sólo entonces pudo abrir fuego. Mientras mantenía su Phantom en un pronunciado ascenso hacia el MiG, Brunson lanzó cuatro AIM-7 Sparrow en rápida sucesión. Uno de ellos dio en el blanco al que destruyó la sección de cola y envió hacia el suelo en una incontrolable barrena.



P. Chinnery

Todos parecían guiarse perfectamente y, de repente, apareció una gran bola de fuego a unos seis kilómetros

La última victoria del 555.º TFS en la guerra consistió en otro encuentro librado con misiles guiados por radar pero, a diferencia del combate de Brunson, no hubo necesidad de identificar visualmente el avión enemigo antes del ataque. El 28 de diciembre, el comandante Harry L. McKee y el radarista capitán John E. Dubler realizaban una CAP MiG al oeste de Hanoi cuando fueron enviados en dirección a un caza enemigo. Dubler obtuvo contacto por radar a una distancia de 145 km. Mientras se acercaban por las seis, McKee y el piloto de su punto, el capitán Kimzey W. Rhine, consiguieron centrarlo en el radar a 15 km y después lanzaron tres AIM-7 Sparrow. McKee disparó el primero y el tercero, y Rhine el segundo. Todos parecían guiarse perfectamente y, de repente, apareció una gran bola de fuego a uno seis kilómetros por delante de los Phantom.

Dos días después, la operación *"Linebacker II"* llegó a su fin. Sólo cayó un caza enemigo más a manos de la USAF y la victoria fue para otra unidad de la 432.ª TRW, el 4.º TFS. Pero el Escuadrón "Triple Níquel" no tuvo de qué quejarse ya que, con 39 victorias aéreas en su haber, era el escuadrón de caza táctica de la USAF con mejor palmarés en la guerra de Vietnam.

A TODA COSTA

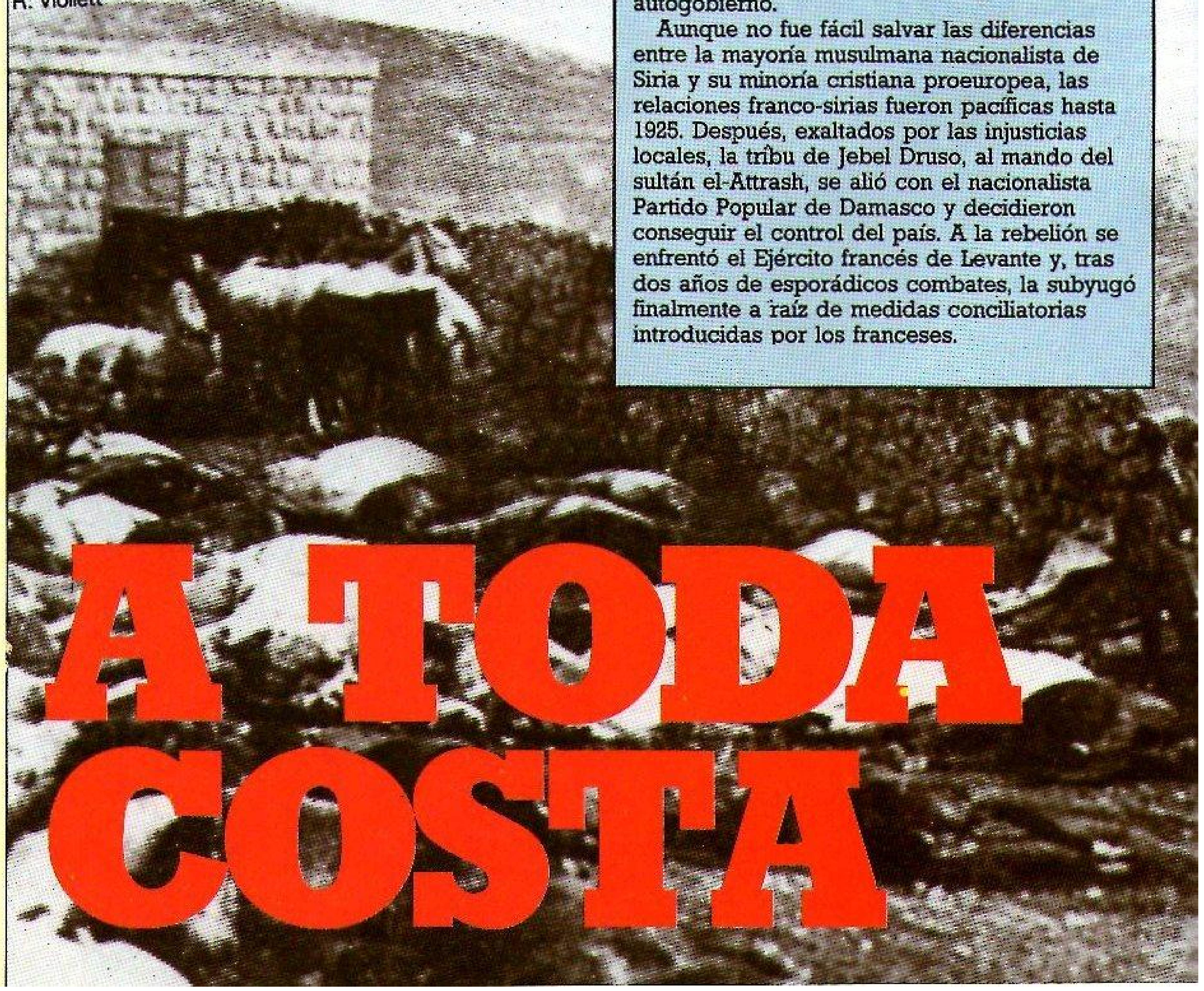
En 1925, el 1.er Regimiento de Caballería de la Legión Extranjera resistió los masivos ataques de las tribus drusas rebeladas contra los franceses en el Levante.

El 19 de noviembre de 1925, una fuerza de la Legión Extranjera francesa y de la caballería del norte de la África francesa, acantonada en la pequeña ciudad libanesa de Rashaya, recibió un urgente y sombrío mensaje del alto mando del Ejército francés en Líbano. Una agrupación de 3 000 guerreros drusos marchaba directamente hacia ella y debía defender la ciudadela de la localidad *"coûte que coûte"* (cueste lo que cueste). Aislados en un territorio montañoso y con pocas esperanzas de ayuda o apoyo inmediato, muchos de los 200 jinetes debieron suponer que Rashaya sería su tumba.

El principal componente de la columna de caballería en Rashaya era el 4.° Escuadrón del 1e *Régiment Étranger de Cavalerie* (1.er Regimiento de Caballería de la Legión Extranjera), o 4/1 REC. Como unidad, el 4/1 REC no había podido foguearse en combate antes de ser enviado al Líbano en agosto de 1925, pero sus hombres sí tenían una gran experiencia en la guerra. La mayoría eran rusos blancos, seguidores de los generales Anton Denikin y Peter Wrangel, que habían luchado contra el Ejército Rojo de Trotsky en la guerra civil rusa. Derrotados y exiliados, habían solucionado su futuro en los banderines de enganche de la Legión Extranjera en Francia con destino al norte de África, donde en 1920 la Legión organizaba su primera formación de caballería. Bajo el mando de oficiales franceses y mezclados con pequeños grupos de otras nacionalidades –principalmente jinetes alemanes y húngaros que habían combatido en la Primera Guerra Mundial– resultaron ser un material ideal para un regimiento de caballería duro y hábil.

En el verano de 1925, mientras se entrenaba en su base de Tunicia, el 4.° Escuadrón había esperado unirse a otras unidades del 1 REC en las montañas del sur de Marruecos, en donde el legendario Abd-el-Krim dirigía un levantamiento armado contra los franceses. En lugar de ello, la llamada llegó de una dirección completamente distinta. Desde 1920, Francia había controlado Siria y Líbano bajo un mandato de la Liga de Naciones. De esta autoridad extranjera se resintieron los nacionalistas árabes en Damasco y las feroces tribus independentistas de las montañas

R. Viollett



LA REBELIÓN DRUSA

Aunque durante la Primera Guerra Mundial se había prometido que los Aliados garantizarían la independencia de los árabes que apoyasen sus intereses en el Levante, tras el final de la guerra no se hizo nada respecto a ello. En marzo de 1920, un congreso sirio en Damasco eligió a Faisal, hijo del legislador del *Hejaz*, Sharif Husain, como rey de Siria y Palestina. Sin embargo, en abril, el congreso fue desautorizado. Francia recibió el mandato de Siria, y Palestina fue para Gran Bretaña.

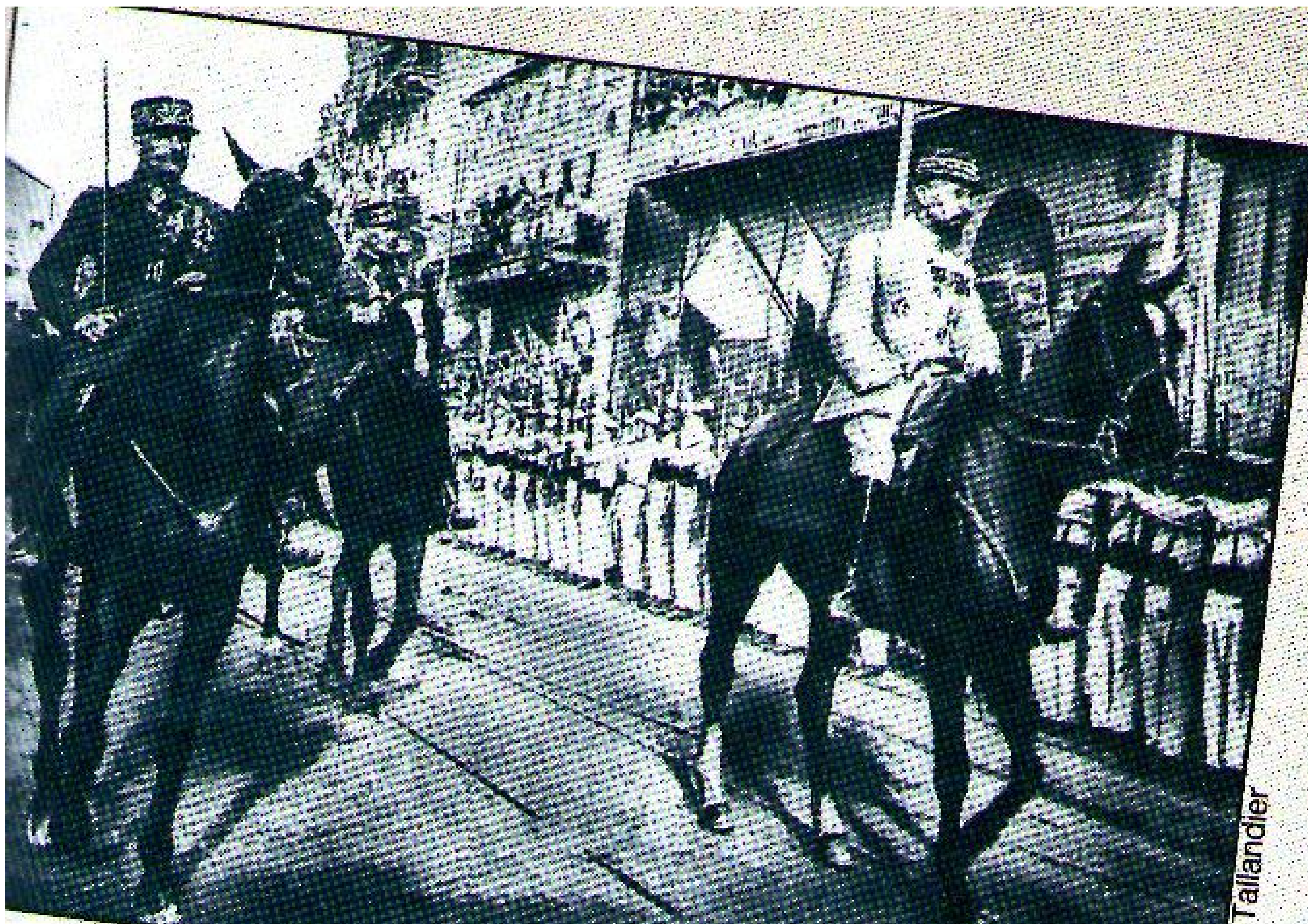
Tras exigir el reconocimiento sirio de estos mandatos, Francia ocupó Siria y expulsó a Faisal. En 1922, el mandato francés para Siria y Líbano fue reconocido por la Liga de Naciones, y Francia tomó la responsabilidad de crear y controlar una administración, desarrollar los recursos sirios y preparar su autogobierno.

Aunque no fue fácil salvar las diferencias entre la mayoría musulmana nacionalista de Siria y su minoría cristiana proeuropea, las relaciones franco-sirias fueron pacíficas hasta 1925. Después, exaltados por las injusticias locales, la tribu de Jebel Druso, al mando del sultán el-Attrash, se alió con el nacionalista Partido Popular de Damasco y decidieron conseguir el control del país. A la rebelión se enfrentó el Ejército francés de Levante y, tras dos años de esporádicos combates, la subyugó finalmente a raíz de medidas conciliatorias introducidas por los franceses.



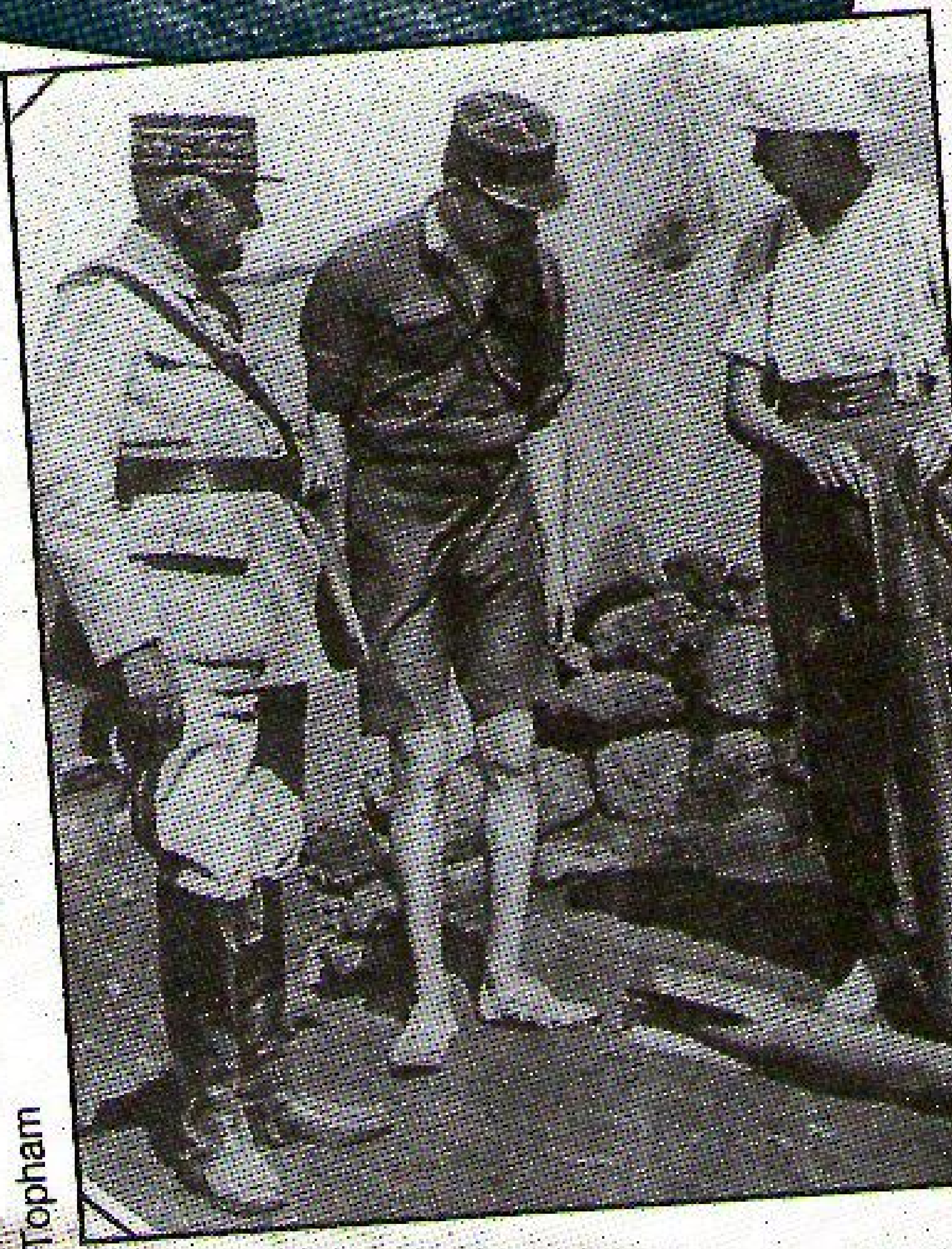
1e *RÉGIMENT ÉTRANGER DE CAVALERIE*

Los cuatro escuadrones del 1e *Régiment Étranger de Cavalerie* (1.er Regimiento de Caballería de la Legión Extranjera, o 1 REC) se formaron en Tunicia entre diciembre de 1920 y mayo de 1921. Basado en Saida, el 1 REC tomó parte en la campaña francesa contra Abd-el-Krim en Marruecos, de 1925 a 1928, al tiempo que desempeñó un papel primordial en la represión de la revuelta drusa en Siria y Líbano. Tras la valiente actuación de Messifré, en Siria, en setiembre de 1925, y en Rashaya, Líbano, adquirió una gran reputación por su coraje y sus cualidades en combate. Al estallar la Segunda Guerra Mundial algunos elementos del 1 REC fueron enviados a Europa como *Groupement Étranger de Reconnaissance Divisionel* 97 (97.° Grupo de Reconocimiento Divisional de la Legión Extranjera, o GERD 97) y sufrió numerosas pérdidas en una valerosa acción en el Somme, en mayo de 1940. Después del desembarco de fuerzas norteamericanas en el norte de África en noviembre de 1942, el 1 REC se reequipó como formación acorazada y combatió contra los alemanes en Tunicia. Después, como parte de la 5.ª División Acorazada, participó en la invasión del sur de Francia en agosto de 1944 y combatió en Colmar y en Stuttgart al año siguiente. Durante la posguerra el 1 REC luchó en Indochina (1946-54) y Argelia (1956-62). Cuando la mayor parte de la Legión salió de Argelia en 1962, el 1 REC permaneció tras Mers-el-Kebir hasta 1967. El regimiento se trasladó después a Orange, en Francia. Arriba: La insignia del 1 REC.



Tallandier

Arriba: Tras la concesión del mandato de Siria, el general Henri Gourad (a la derecha) entra en Damasco en julio de 1920. Derecha: El general Maurice Sarrail (a la izquierda), comandante del Ejército francés de Levante, comenta un bombardeo aéreo con dos subordinados. Abajo: Cadáveres de hombres y caballos siembran el suelo de Messifré tras la fructífera defensa del pueblo a manos del 4.° Escuadrón del 1.er Regimiento de Caballería de la Legión Extranjera en setiembre de 1925. Unos 500 drusos cayeron bajo el fuego de los legionarios.



Topham



de la región, los drusos. El 22 de julio de 1925, un destacamento francés que operaba en el Jebel Druso, una zona montañosa 100 km al sur de Damasco, fue emboscado y descuartizado por seguidores del jefe druso local, el sultán el-Attrash. Los soldados franceses que quedaban en el Jebel se refugiaron en la ciudadela de la localidad principal, Soueida, en donde fueron sitiados. A duras penas se reunió una columna de socorro y fue enviada en su ayuda pero, el 2 de agosto, los drusos volvieron a dar buena cuenta de dicha columna. Tras un intenso combate, las tropas coloniales huyeron con poca gloria, dejando 600 muertos en el campo de batalla. Fue una derrota humillante para las autoridades francesas. Los drusos se congregaron para unirse a Attrash en su rebelión y, en todos los rincones de Siria, los nacionalistas árabes aprovecharon la ocasión para sublevarse. Las fuerzas francesas en Siria y Líbano, que ascendían a 14 000 hombres, se vieron sometidas a una tremenda tensión y su comandante, el general Sarrail, pidió urgentemente refuerzos. Bajo el mando del capitán Landriau, el 4/1 REC se preparó rápidamente y zarpó de Tunicia acompañado por un destacamento de ametralladoras de la Legión Extranjera para reforzar su potencia de fuego. El escuadrón desembarcó en Beirut el 20 de agosto y se dirigió a Damasco, donde llegó el 24.

El fuego de las ametralladoras y los eficaces fusiles de tiro rápido de los legionarios resultaron letales

Los legionarios eran, con mucho, los mejores soldados de que disponían los franceses en Siria y pronto fueron destinados a las posiciones más peligrosas. Tras unírsele el 5.° Escuadrón del 4e *Régiment Étranger d'Infanterie* (4.° Regimiento de Infantería de la Legión Extranjera), los jinetes de la Legión se trasladaron a Messifré, una aldea situada al borde del Jebel Druso, 40 km por delante del cuerpo principal que organizaba el general Gamelin. Los legionarios prepararon una posición defensiva lo mejor que pudieron, para lo que aprovecharon las cercas de piedra de los campos que rodeaban la aldea, y se prepararon para el esperado ataque.

Éste llegó en la noche del 16 de setiembre. Los drusos esperaban vencer a los defensores con la ayuda de la oscuridad, pero habían perdido la ventaja de la sorpresa cuando una patrulla de caballería se encontró con parte de su fuerza cerca de la aldea el día anterior. Conforme cargaban las oleadas de guerreros drusos a pie y a caballo en una masa apiñada contra el perímetro de la aldea, eran abatidos en grandes cantidades. Las ametralladoras y los prácticos fusiles de tiro rápido de los legionarios resultaron mortalmente eficaces. Pero no estaban tan preparados para un ataque desde dentro de la aldea. Los aldeanos drusos, que apoyaban la rebelión, dispararon por la espalda a los legionarios desde las ventanas de las casas y el minarete de la mezquita. Se empleó gran parte de la noche en eliminar a aquellos francotiradores.

Los legionarios habían alojado sus caballos en los establos del centro de la aldea y con poca vigilancia, en la convicción de que estarían a salvo. Pero en la oscuridad, unos drusos sorprendieron a los guardias y los mataron de uno en uno. Aquel fue el peor momento para los legionarios en Messifré. Al amanecer tenían la situación controlada y, aunque los drusos no cejaban, no había esperanzas de que tuvieran éxito de día, después de haber fracasado de noche. Por la tarde, la moral empezaba a tambalearse y un oportuno ataqueo aéreo francés los persuadió para que se retirasen. La Legión perdió 47 hombres en



Messifré, 16 de ellos del escuadrón de caballería. Unos 500 drusos murieron en el salvaje encuentro.

La fructífera defensa de Messifré allanó el camino para que la fuerza del general Gamelin se abriese paso hasta Soueida el 26 de setiembre, pero la rebelión drusa aun no había terminado. El sultán el-Attrash tenían grandes ambiciones respecto a la unidad del pueblo druso en un estado autónomo. Envió a su hermano, Zaid-el-Attrash, con sus mejores guerreros desde el Jebel Druso en Siria hacia las montañas del Líbano meridional, donde la población era una mezcla de drusos y una minoría moronita cristiana. Zaid tenía que reclutar refuerzos en Líbano y marchar hacia el norte, para cortar las carreteras y líneas ferroviarias entre Beirut y Damasco. Apoyados también por una sublevación nacionalista árabe en Siria, se conseguiría un completo colapso del poder francés en el Levante.

Los drusos libaneses se congregaron para unirse al enfurecido ejército de Zaid (a pesar de la oposición de algunas de las familias drusas locales, como los Jumblatt) y su rápido avance sembró el caos en todo Líbano. Tras una masacre de cristianos en la aldea de Kawkaba a comienzos de noviembre, las carreteras se atestaron de refugiados cristianos aterrorizados que huían del avance de su tradicional enemigo. Los franceses parecían impotentes para organizar una respuesta militar. Se prepararon emplazamientos artilleros en torno a Beirut y dos destructores norteamericanos anclaron junto a la costa listos para intervenir y proteger a los ciudadanos norteamericanos. Tras la caída de Marjayoun y Hasbaya a manos de los rebeldes a mediados de noviembre, sólo quedaban los legionarios en Rashaya entre los drusos y la carretera de Damasco.

Enviado de nuevo a Líbano tras su victoria en Messifré, el escuadrón de caballería de la Legión había llegado a Rashaya el 5 de noviembre, acompa-

Arriba, derecha: La columna de socorro pasa revista cerca de Rashaya. Abajo: Drusos muertos yacen dentro de la ciudadela de los cruzados y (derecha) el general Sarrail inspecciona fusiles drusos capturados durante la batalla.

Topham



ñado por una unidad del 12.º de *Spahis* (caballería de nativos norteafricanos) y un gran número de gendarmes cristianos libaneses. No esperaban una acogida amigable. La población de la ciudad era principalmente drusa y la recaudación de impuestos había sido durante mucho tiempo una tarea peligrosa, pues todos los hombres iban armados y se resentían de la presencia de intrusos extranjeros.

En las estrechas y sinuosas callejuelas de la antigua ciudad, todas las puertas estaban cerradas para los legionarios. Éstos se instalaron en la ciudadela, un fuerte casi en ruinas construido originalmente por los cruzados en la Edad Media, y organizaron una rutina de patrullas de caballería diarias.

sus cortas espadas curvas. Sin un campo de tiro adecuado, las ametralladoras francesas eran ineficaces. Los drusos se abrieron paso hasta los muros, pero allí las bayonetas de la Legión bastaron para hacerles retroceder.

Al día siguiente, ya que toda comunicación con el mundo exterior estaba cortada, la guarnición soltó la primera de sus palomas mensajeras para llevar noticias de su desesperada situación al cuartel general. Era imposible saber cuánto tiempo tendrían que aguantar o si se podía esperar algún tipo de ayuda. En muchas ocasiones, durante los cuatro días siguientes, los legionarios se preguntarían si habían estado escribiendo al viento.



Tallandier

El 18 de noviembre, una considerable fuerza drusa atacó una patrulla, que tuvo algunas dificultades para salir del apuro. Dos legionarios murieron y seis fueron heridos en la acción. Al día siguiente, el comandante de la caballería en el fuerte, el capitán Granger del 12.º de *Spahis*, recibió el mensaje de que el ejército druso de Zaid se acercaba y que debían mantenerse en Rashaya a toda costa. Poco más podían hacer para asegurar aún más la posición. Un importante punto débil del fuerte era que las casas de la ciudad que daban a sus murallas era más altas que éstas y ofrecían al atacante un rápido acceso a lo alto de las fortificaciones, pero era imposible demoler aquellas construcciones con tan poco tiempo disponible. Una vez más, los legionarios tendrían que depender de sus habilidades en el combate y su superior armamento para triunfar ante aquella abrumadora superioridad numérica.

La tarde del 20 de noviembre, un grupo de aguadores dirigía una fila de caballos hacia un arroyo situado al pie del castillo cuando, de repente, la pacífica escena se crispó ante el tableteo de un fuego de ametralladoras procedente de las colinas cercanas. Medio en cuclillas para esquivar las balas y a rastras con los asustados caballos, los legionarios volvieron por la ladera hasta el fuerte. Rápidamente se atrancaron todas las entradas y los hombres se colocaron en sus puestos. Al caer la oscuridad, los guerreros drusos que se habían infiltrado en la ciudad salieron a descubierto. Enfundados en sus tradicionales turbantes negros y sus largas camisas del mismo color, salieron por ventanas y tejados en dirección a las murallas del fuerte que, en numerosos casos, estaban a pocos metros de donde habían estado escondidos. Colocaron escaleras de mano como puentes entre los tejados de las casas y las murallas, y los drusos comenzaron a pasar, blandiendo sus fusiles y

Entre el 21 y 22 de noviembre, los drusos mantuvieron una guerra de desgaste en la que agotaron a los defensores con repetidos asaltos y disparos desde posiciones favorables en la ciudad. Muchos de aquellos montañeros eran excelentes tiradores: el 22, el capitán Granger inspeccionaba las defensas cuando fue alcanzado mortalmente por la bala de un francotirador. El destacamento de ametralladoras también sufrió algunas bajas.

La tarde del 22, los drusos habían empezado a concentrar sus ataques en la esquina sur del fuerte, donde había una torre que dominaba el resto de las defensas. Si los atacantes la capturaban, conseguirían una gran ventaja táctica. A las 13,00 horas, los drusos lanzaron un fiero ataque contra la torre. Además de asaltar una vez más los muros desde los tejados de las casas colindantes, intentaron forzar una entrada mediante un pasaje subterráneo recién descubierto que llegaba hasta la base de la torre. Avanzaron arrojando granadas (armas alemanas que los turcos abandonaron tras la Primera Guerra Mundial) y, en un momento determinado, forzaron una entrada del fuerte antes de ser finalmente rechazados.

Al amanecer del día siguiente se reanudó el asalto y con mayor ferocidad. Mientras las balas, la metralla y las hojas de las espadas cobraban sus víctimas, sólo cuatro hombres –el jefe adjunto Gazeau y tres legionarios– mantuvieron la entrada de la torre frente a una masiva fuerza enemiga. Aguantaron lo suficiente para que Landriau organizase una carga a la bayoneta que, una vez más, rechazó a las tribus. Pero ya nada se podía hacer para detener su avance de un modo definitivo. A las 10,00 horas los drusos se lanzaron de nuevo y los defensores de la torre fueron vencidos por una abrumadora superioridad numérica. Los legionarios no tuvieron más elección que retroceder hasta el extremo norte del fuerte, donde



Topham

EXPANSIÓN ENTRE DOS GUERRAS MUNDIALES

Antes de la Primera Guerra Mundial, la Legión Extranjera francesa era considerada en gran parte como refugio de criminales y maleantes con pocas aspiraciones a las excelencias militares. Pero durante el conflicto de 1914-18, el *Régiment de Marche Étranger* (Regimiento de a Pie de la Legión Extranjera) destacó en el Frente Occidental y, debido a ello, mejoró su reputación. Ya que, después de aquella tremenda sangría en Europa, Francia estaba escasa de soldados para vigilar su imperio, tuvo lugar una rápida expansión de las formaciones de la Legión en los inmediatos años de la posguerra. A los dos regimientos de antes de la guerra basados en Sidi-bel-Abbès (Argelia) y Meknès (Marruecos) se sumaron el 3.er Regimiento, con base en el *Régiment de Marche* de la guerra estacionado en Fez (Marruecos), y el 4.º Regimiento, formado por nuevos reclutas en Marrakesh (también en Marruecos). La formación del 1.er Regimiento de Caballería de la Legión Extranjera, a comienzos de 1920 en Saida, Tunicia, obligó a los otros regimientos a añadir la palabra *infanterie*

La recién aumentada Legión, pronto se vio envuelta en salvajes combates contra las tropas de Abd-el-Krim en la zona del Rif, en Marruecos. Dirigidos por los mejores oficiales franceses, que ahora elegían la Legión como destino principal, los legionarios derrotaron la rebelión del Rif en 1928. Con la revuelta drusa en Siria sofocada también el año anterior, la Legión actuó ya poco hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, continuó la expansión de su organización. En 1930, los cuatro batallones de la Legión estacionados en Indochina se convirtieron en el 5.º Regimiento de Infantería Extranjero y, en 1936, se constituyó el 6.º Regimiento a partir de las fuerzas de la Legión entonces acantonadas en Siria y Líbano.



R. Violett

los edificios ofrecían protección contra los tiradores drusos que ahora tenían todo el resto de la posición dentro de su campo de tiro.

Ante el olor de la victoria, las tribus se apresuraron para aprovechar su ventaja. Entre ellos y los legionarios había un patio donde tenían a los caballos amarrados. Con los animales como abrigo, los drusos avanzaron y entablaron rápidamente el cuerpo a cuerpo con los defensores. Siguió un sangriento encuentro entre espadas y bayonetas. Sin embargo, a los pocos minutos se emplazaron las ametralladoras de los legionarios y barrieron el patio con un fuego concentrado que aniquiló hombres y bestias. Rápidamente, el ensangrentado patio quedó tranquilo. De momento, los legionarios seguían a salvo. Otros drusos intentaron atravesar un corredor situado entre las

Legionario, 1.er Regimiento de Caballería de la Legión Extranjera, Siria 1925

Este legionario lleva el uniforme de faena blanco de la Legión y un quepis con una descolorida funda color caqui claro. Lleva también polainas de lana color caqui encima de las botas reglamentarias y su correaje de cuero es el de ordenanza en el Ejército francés.

Su arma es una carabina francesa Berthier M1892 de 8 mm, alimentada por un cargador de petaca fija tipo Mannlicher que podía recibir peines de cinco o de tres cartuchos. En 1927, todas las carabinas Mannlicher Berthier (1890, 1892 y 1916) fueron modificadas y se eliminó la baqueta de limpieza y se añadió una de atacado.

murallas del fuerte que enlazaban los extremos norte y sur, pero fueron fácilmente eliminados.

Aun así, la situación era desesperada. Más avanzada la tarde, Landriau envió su última paloma, con la información de que si no llegaba la ayuda al día siguiente ordenaría a sus hombres que cargasen a bayoneta calada con la remota esperanza de poder atravesar la línea enemiga y huir. Alrededor suyo, el suelo estaba sembrado de heridos. Los que aun eran capaces de combatir estaban exhaustos. Sólo quedaban 15 cartuchos para cada hombre, y cada legionario conservaba una bala en su bolsillo para utilizarla contra sí mismo antes que dejarse capturar vivo. Los drusos eran famosos por su imaginación e inventiva a la hora de causar muertes lentas y dolorosas.

Sin embargo, en aquellos desesperados instantes para los defensores, llegó un señal de ayuda. Por la tarde, aviones franceses sobrevolaron a baja cota el fuerte y bombardearon las posiciones drusas extramuros. Era la primera evidencia para los hombres de Rashaya de que no habían sido olvidados. De hecho, una columna de socorro estaba en marcha. El 6.º de *Spahis*, que había llegado sólo una semana antes de Marruecos, marchaba a través de las montañas desde Rayek, 50 km al norte. Tras mantener su avance durante la noche, la mañana del 24 de noviembre ya se acercaban a Rashaya.

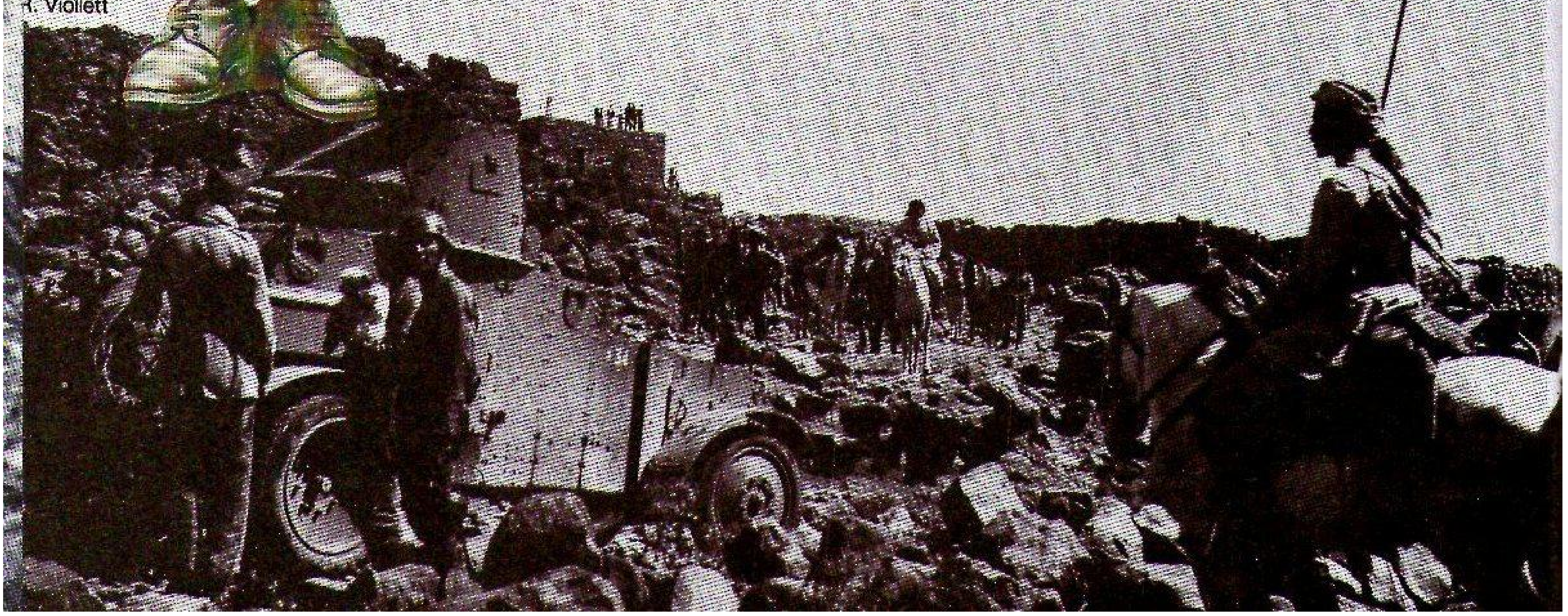
Convencido de que la ayuda estaba cerca, Landriau no siguió con su desesperado plan de salida. En lugar de ello, esperó. Los drusos también parecían conocer la cercanía de la columna, pues sus ataques sobre la posición de los legionarios eran ya muy esporádicos. A las 11,00 horas se oyó el primer intercambio de disparos en las colinas cercanas a la ciudad. Los drusos no tenían intención de permanecer y combatir contra una fuerza superior y, mientras los *Spahis* cargaban por las rocosas laderas de la ciudad hacia el fuerte, la mayoría de los drusos ya se habían retirado a las montañas del este.

El escuadrón de caballería de la Legión había sufrido 12 bajas mortales y 34 heridos de gravedad. Los muertos enemigos se estimaron en unos 400. Fue una derrota de la que los rebeldes drusos nunca se recobraron; perdieron terreno hasta que se consideró completada la pacificación en 1927.

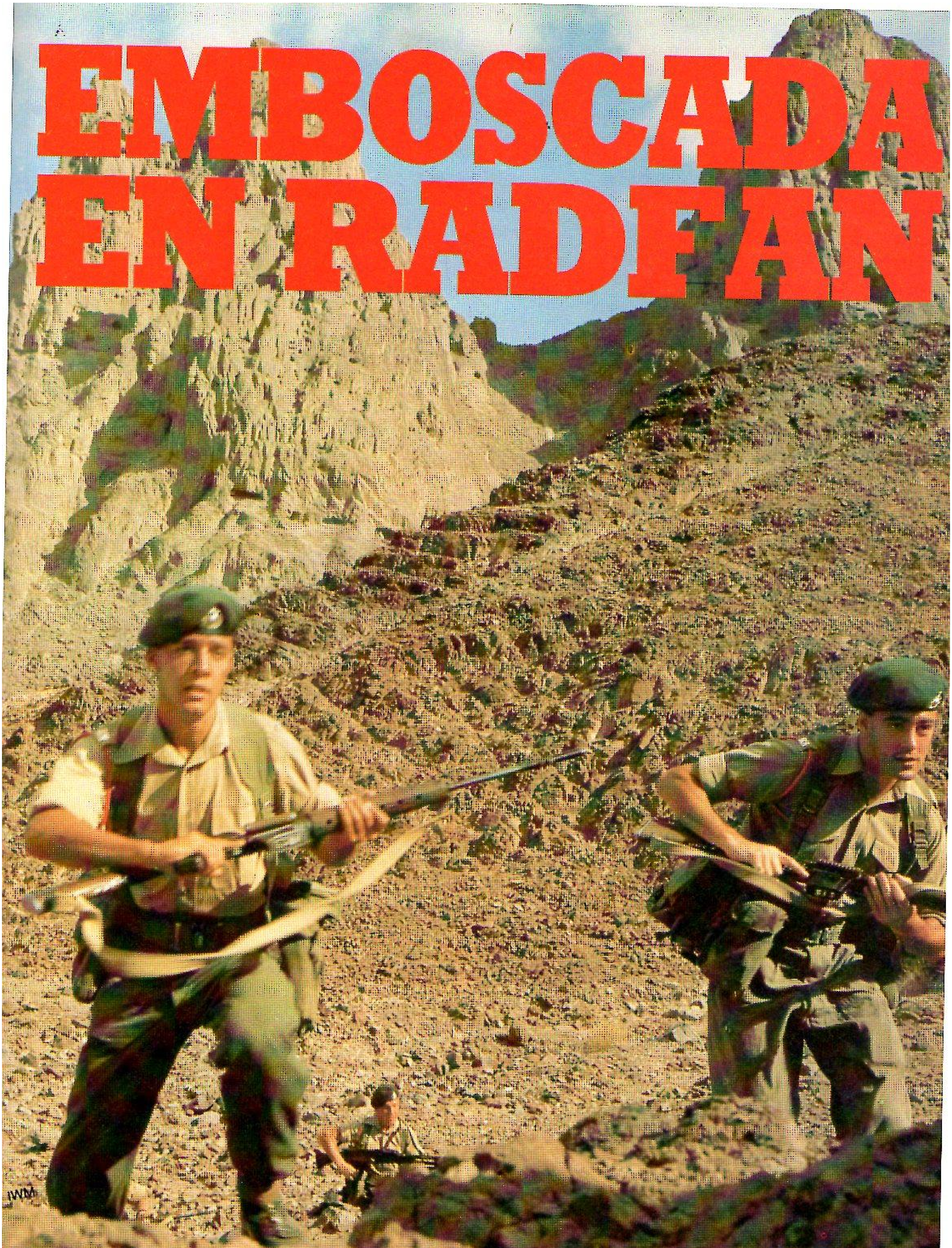
Los hombres del 4/1 REC fueron mencionados en los partes oficiales por su excepcional coraje. Según consta en la mención del Ejército francés, en la que se compara a los legionarios con los cruzados francos que habían construido el fuerte, el REC:

"...recibió la orden de mantener la ciudadela de Rashaya; la defendió durante cuatro días frente a sucesivos asaltos enemigos; en estas murallas, que nos recuerdan las glorias de nuestros ancestros, se ha escrito una nueva página que puede ocupar un puesto junto a las mejores leyendas de aquellas remotas guerras..."

Abajo: Diez años después de que empezase la rebelión drusa en 1925, los franceses mantenían su presencia militar en Siria. Aunque se firmó un tratado con el Frente Popular en 1936 por el que se aseguraba la independencia de la nación, Siria no se convirtió en república hasta 1943. Las fuerzas británicas y francesas la ocuparon hasta el final de la Segunda Guerra Mundial.



EMBOSCADA EN RADFAN



IWM

45 COMANDO EN ADÉN

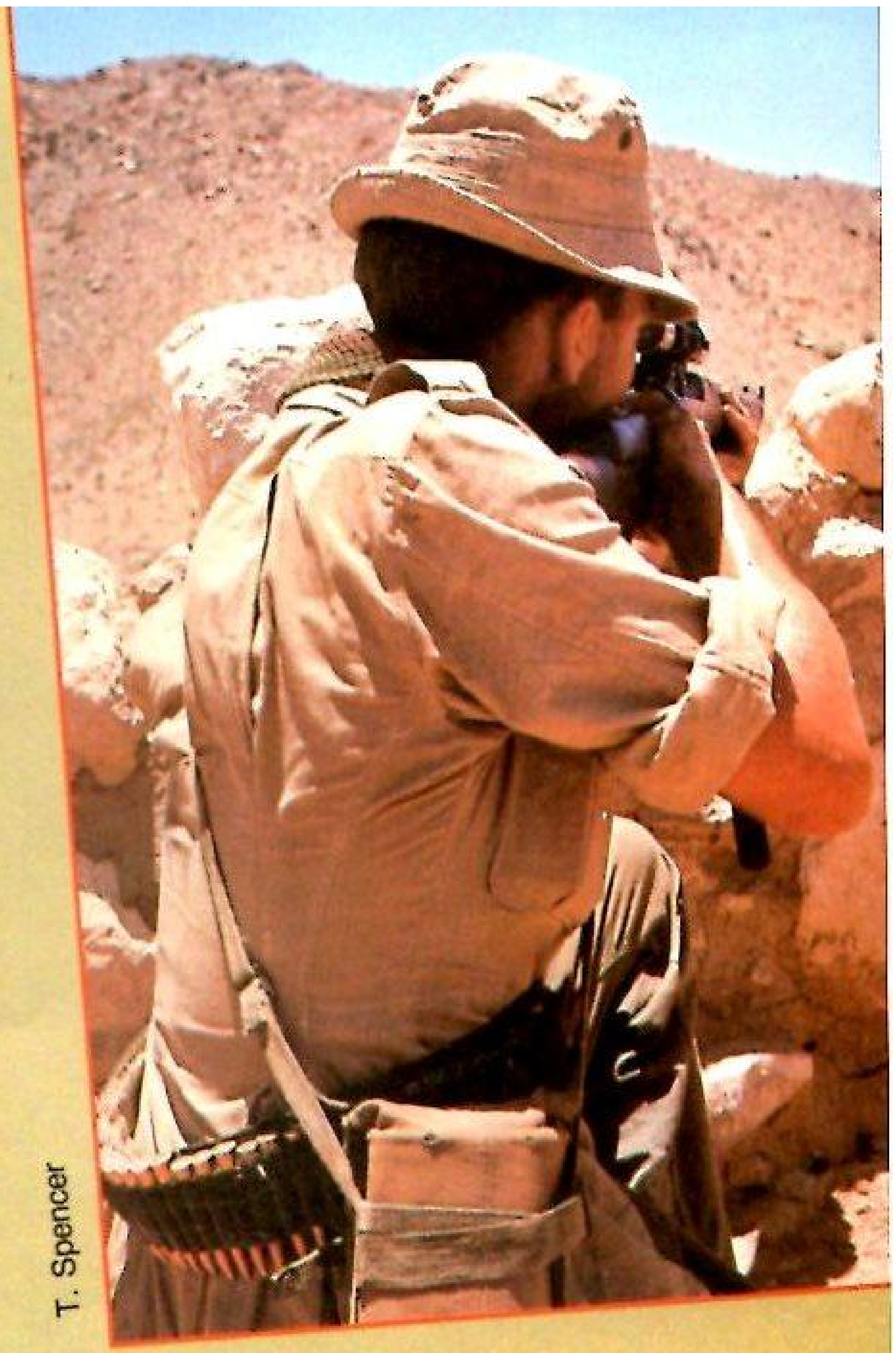
El 45 Comando llegó a Adén el día de San Jorge, el 23 de abril de 1960, tras haber entrado en acción en Suez en 1956 y cubierto dos turnos de operaciones en Chipre. En julio de 1961 la unidad fue enviada a Kuwait, en respuesta a una amenaza de invasión de aquel estado petrolífero por parte del general Kassim de Iraq. En tres semanas, el 45 Comando, junto con una gran fuerza británica que incluía Reales Infantes de Marina del 42 Comando, ayudó a restaurar el orden.

En enero de 1964, el 45 Comando se embarcó en el portaviones HMS *Centaur* y navegó 2 400 km al sur hasta Tanganica (Tanzania), donde el ejército se había levantado. Para los infantes de marina, ésta sería una acción en la tradicional función de comando; la orden fue revocada en cuestión de semanas y la unidad volvió a su base de Adén. En abril de 1964, el 45 Comando fue reforzado hasta sumar los 1 500 hombres, en preparación para operaciones contra los rebeldes de la zona de Radfán, unos 110 km al norte de Adén. Los rebeldes, a diferencia de la mayoría de los soldados británicos que permanecían en Adén un año como máximo, conocían el Radfán como la palma de su mano. Armados con este mejor conocimiento del terreno, los guerrilleros podían tender emboscadas cuidadosamente preparadas y montar puestos de francotirador, abrir fuego y, después, desaparecer entre las montañas colindantes antes de que llegasen los refuerzos británicos. Hasta el 30 de mayo de 1967, el 45 Comando había sumado 13 turnos operacionales en el Radfán. Un año antes, Gran Bretaña había anunciado su intención de transferir la soberanía a la Federación de Arabia del Sur (FAS) y abandonar Adén. Por ello, los infantes de marina del 45 Comando sabían que sus días en las tortuosas y heladas montañas estaban contados. La última de las fuerzas británicas salió de Adén el 29 de noviembre de 1967.

En mayo de 1967, cuando tribus rebeldes emboscaron a un convoy de zapadores en el Radfán, los infantes de marina de la Sección de Reconocimiento del 45 Comando fueron aerotransportados hasta la zona del conflicto.

"¡Que se prepare la sección retén!" Aquel grito llegó hasta los infantes de marina de la Sección de Reconocimiento del 45 Comando mientras fregaban los platos del desayuno en el campamento de Khormaksar, en Adén. El infante Morgan miró su reloj. Eran las 08,35 horas del martes 30 de mayo de 1967. Al mediodía serían relevados de sus funciones de "sección de retén" tras 24 horas de servicio permanente, listos para actuar al cabo de 15 minutos de ser alertados, y Morgan había planeado jugar al fútbol en el campamento principal de la unidad, en Little Adén, aquella tarde. Pero, al oír el grito urgente de su sargento, se preguntó si volverían a tiempo de esta emergencia –fuese lo que fuese– o quizá era sólo otro ejercicio. Ya empezaba a sentirse el calor seco de Adén. Como siempre, el cielo estaba completamente despejado y los insectos empezaban a zumbar alrededor del cubo donde se arrojaban los desperdicios de la comida.

Morgan y los otros infantes de marina, la mayoría de ellos desnudos de cintura para arriba tras su aseo y afeitado matinal, se prepararon rápidamente. Sus mochilas Bergen, que preferían por encima de los macutos modelo 1944, ya estaban llenas con las raciones y la munición que podrían necesitar en caso de que se prolongase la operación. Sin embargo, de momento, los infantes no tenían ni idea del destino ni el motivo por el que se preparaban.

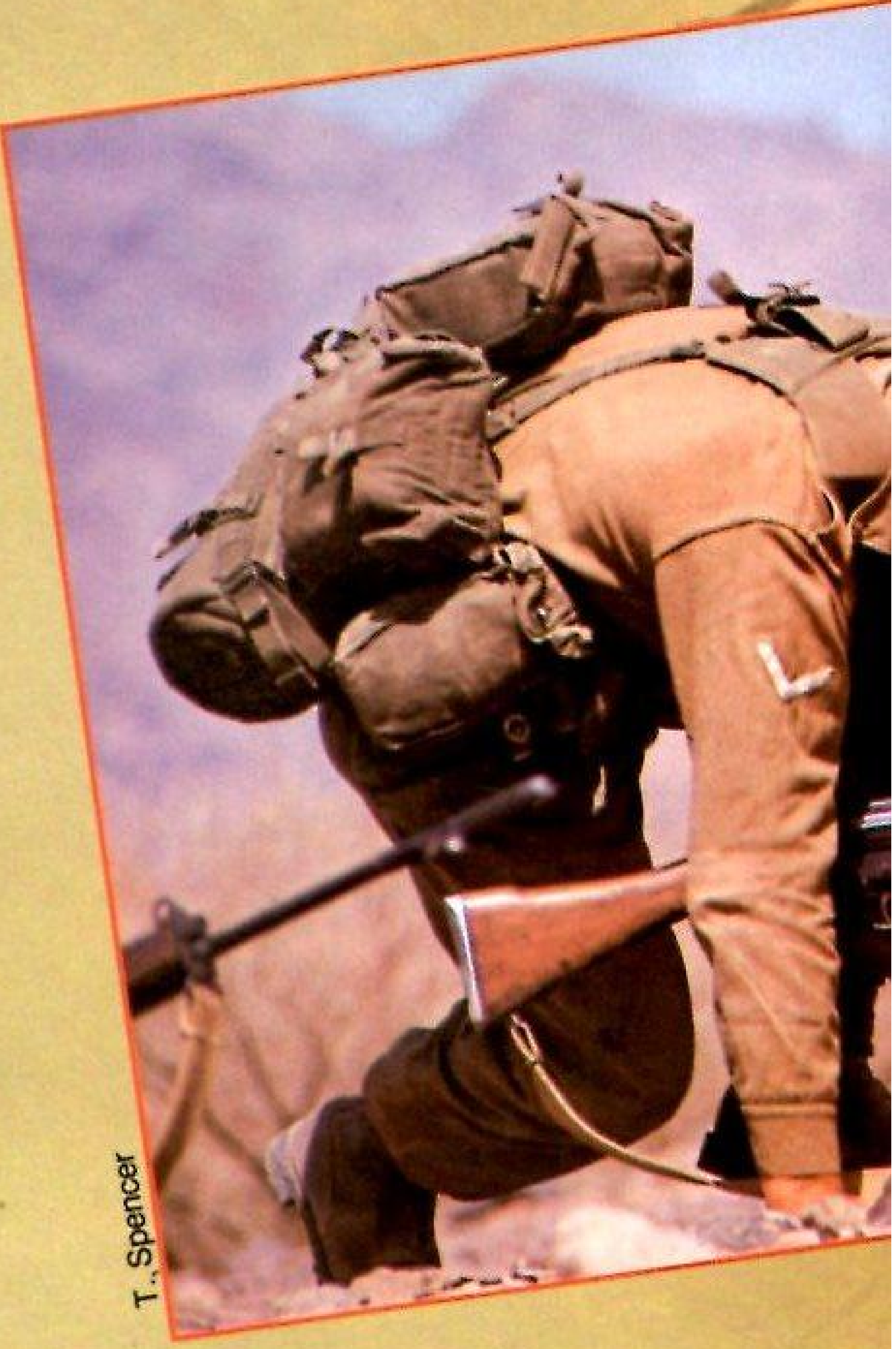


T. Spencer

Esto era en lo que el 45 Comando se había entrenado durante sus largos meses de combate en el Radfán

El teniente Terry Knott, que mandaba la Sección de Reconocimiento, envió a un suboficial y tres infantes en el helicóptero Scout, que ya calentaba motores, para actuar como avanzadilla de emergencia aerotransportada. Después pasó por el puesto de mando, y aprovechó para coger su equipo y su fusil Armalite, para informarse simplemente de la naturaleza y localización del incidente. Al fondo, el monótono gemido del helicóptero Sioux de la unidad resaltaba sobre el grave zumbido de un Scout armado. Ambos aparatos ya estaban listos para despegar y, en el interior del Sioux, se podía distinguir al alférez John Meardon, el controlador aéreo avanzado (FAC), junto al piloto, el teniente Ian Uzzell, otro oficial de los *Royal Marines*. Conocían bien el territorio y, en concreto, la carretera de Dhala. En sus mentes ya se dibujaba una imagen de la zona donde había tenido lugar el incidente. Al este, el sol matinal brillaba aún muy bajo y decidieron aprovechar esta línea de aproximación.

Mientras repasaba mentalmente aquellas fugaces instrucciones que sólo habían durado dos minutos, el teniente Knott corrió hacia el helicóptero Wessex que ya había embarcado al resto de su sección. A los cinco minutos de haberse recibido en el puesto de mando de la unidad el mensaje sobre una emboscada en las tierras altas, ya estaba en camino una fuerza de combate mixta. Mientras los infantes de marina se dirigían al lugar, la radio suministró más información referente a la emergencia. Esto era en lo que el 45 Comando se había entrenado durante sus largos



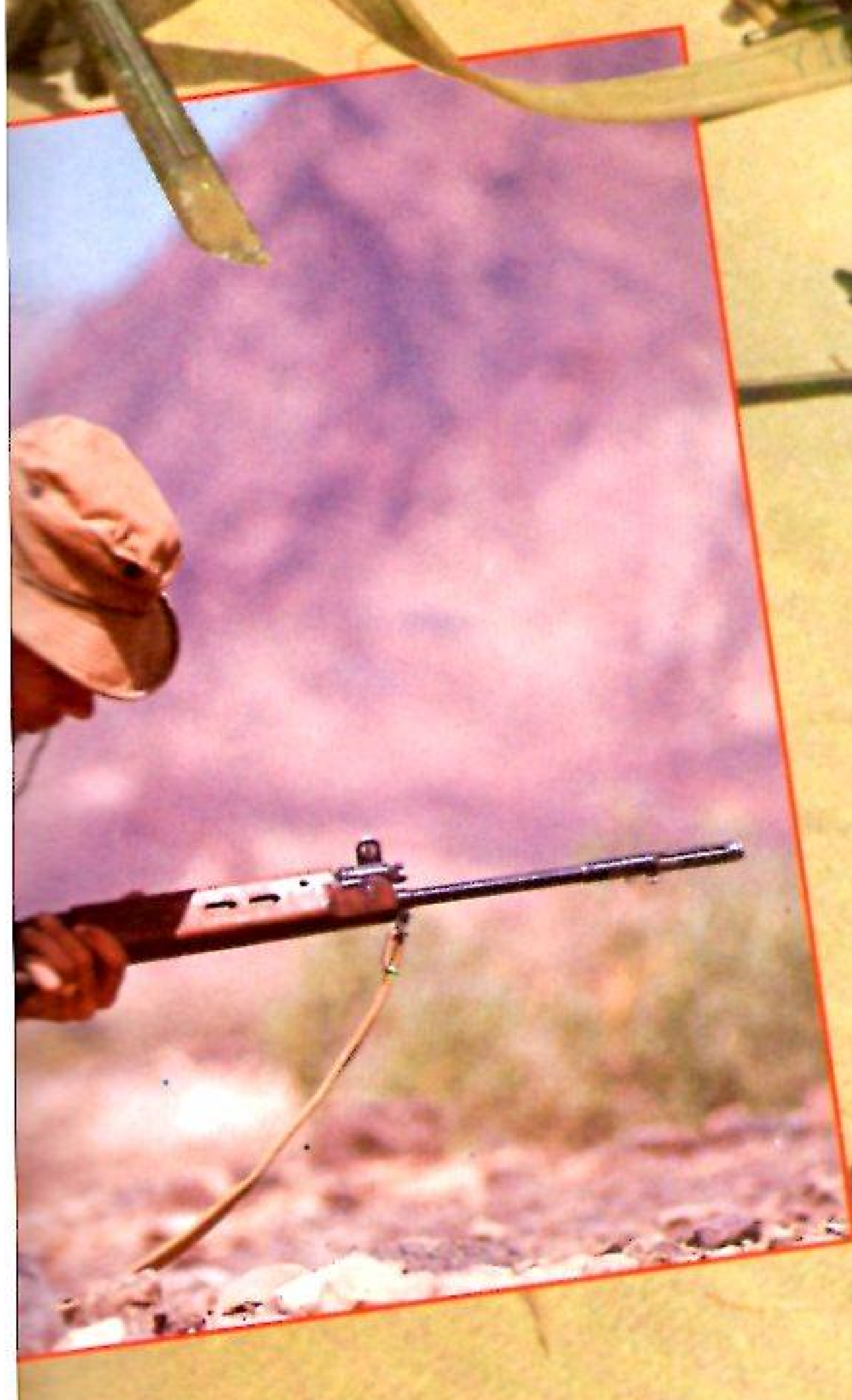
T. Spencer

meses de combate en la zona de Radfán, en Adén. El tiempo de reacción había sido asombroso: uno de los infantes, sorprendido en su rutina diaria, había agarrado sus pantalones y su equipo y se acabó de vestir en el helicóptero para ahorrar tiempo.

En lo alto de las cimas rocosas colindantes con el mojón 39 de la carretera de Dhala, Mohammed bin Zubeidi estaba satisfecho con el trabajo de aquella mañana. Acarició la perspectiva de un poco más de acción mientras la adrenalina recorría su cuerpo a causa de aquel éxito matinal. Él y sus 27 hombres habían planeado aquella emboscada durante muchas semanas. La información les había llegado de varias fuentes, especialmente de los obreros adeníes locales que trabajaban en el campamento británico de Habilayn, cuya clave defensiva era *«Fort Knox»*, también del campamento del comando de Dhala, donde los infantes de marina del 45 Comando habían estado casi permanentemente ocupados durante siete años. Zubeidi, que había vigilado la carretera durante la semana anterior, sabía que los Ingenieros Reales habían realizado unas reparaciones en la serpenteante carretera que llevaba al sur, hacia Adén, a casi 65 km. Sabía que los británicos necesitarían algún tipo de equipo pesado, lo que requeriría la clase de convoy que Zubeidi estaba decidido a emboscar.

Eligió sus posiciones con el mismo cuidado que lo





Página 2041: Ejercicio de combate. Apoyados por un tercer infante de marina que lleva una ametralladora polivalente GPMG, dos infantes del 45 Comando corren por el inhóspito y escarpado terreno del Radfán. Las patrullas regulares (izquierda) eran vitales si las fuerzas británicas tenían que limitar el suministro de armas y municiones que llegaban a los rebeldes a través de Yemen. El uso de puestos de observación y francotiradores (superior, izquierda) complementaba a estas patrullas. Arriba: Infantes de marina con una GPMG de 7,62 mm, capaz de disparar 200 cartuchos por minuto en la función de fuego sostenido.

En contraste con las áridas colinas y las rocosas cárcavas del Radfán, la zona situada inmediatamente al oeste de la ciudad de Adén comprende una amplia extensión de desierto conocida como el "mar de arena". Con el empleo de Land Rover, las patrullas de comandos exploraron esta zona e interceptaron árabes que llevaban armas y munición al Frente de Liberación Nacional (FLN). Abajo: Miembros de la Sección de Reconocimiento examinan el terreno en busca de signos de infiltración enemiga. La parte inferior de los laterales del Land Rover ha sido reforzada con planchas de blindaje como protección contra las minas utilizadas por los insurgentes de Adén. Se llevaba una gran variedad de equipo en el vehículo, incluidas raciones para 10 días, atalajes para su transporte por helicóptero y armas individuales para los cuatro hombres del equipo.

habían hecho sus hombres. Todos eran veteranos de las montañas y, aunque los británicos habían conseguido algunas victorias frente a su grupo, Zubeidi conservaba un puñado de árabes de confianza y altamente adiestrados. Estaban bien armados y muchos de ellos portaban armas robadas a los cuerpos de los soldados británicos a los que habían dado muerte en los meses anteriores.

Tras fijar las posiciones para su emboscada durante la noche sin luna de Adén, habían dispuesto su defensa a tenor de la experiencia adquirida en el campamento de adiestramiento instalado en la frontera con Yemen. Mientras el sol salía sin prisas, se colocaron lenta y silenciosamente en las posiciones, desde las que dominaban la parte más estrecha de la carretera. Pero aquella mañana recibieron una presa extra, cuando un camión del NAAFI apareció en el lugar donde esperaban.

Kontt, sentado en la parte posterior del Wessex, extendió el mapa sobre su regazo. Mientras escuchaba la red de mando de la unidad, empezó a relacionar las informaciones que recibía. Parecía ser que un convoy del 39.º Escuadrón de Campaña de los Ingenieros Reales, que se dirigía al sur procedente de Habilayn, había sido objeto de un intenso tiroteo en el temido mojón 39, donde el *Uadi* Bilah se une con el *Uadi* Matlah. Esta zona era conocida como uno de los sectores más peligrosos de la famosa carretera de Dhala: un polvoriento camino que se estrechaba mientras se abría paso a través del valle y escarpadas elevaciones rocosas de ambos lados que casi ocultaban el sol. El convoy matinal –consistente en un autoametralladora Saracen, varios Land Rover y camionetas, un volquete y otros medios de equipo pesado de zapadores– había doblado una curva de la tortuosa carretera de Dhala y se encontró el camino bloqueado con una barricada formada por cajas de cerveza. El jefe del Saracen había efectuado este viaje en ocasiones anteriores, pero siempre temía la posibilidad de una emboscada.

Cuando el convoy se detuvo, cayó sobre él una lluvia de fuego de armas portátiles. El Saracen fue alcanzado por un cohete Blindicide y mientras sus ocupantes echaban pie a tierra, dos de ellos murieron. El tirador, que seguía dentro del vehículo, devolvió el fuego, pero pronto fue alcanzado y herido, mientras que el conductor salió y se puso a cubierto entre las melladas rocas. Un Land Rover, alcanzado por fuego de armas portátiles, salió de la carretera sin control y se estrelló en una zanja. Sus ocupantes escaparon con algunos arañazos y devolvieron el fuego en dirección a los atacantes. El ruido era terrorífico en aquel reducido espacio, y el humo y las nubes de polvo que levantaban las balas que hendían la arena en torno a los zapadores oscurecían la mayor parte de su campo de visión. Todas las ventajas eran para quienes tendían la emboscada, hábilmente escondidos en las cimas rocosas que dominaban el maltrecho convoy.

El enemigo ocupaba las elevaciones situadas al norte y noroeste del mojón 39

Cuando una pala niveladora intentó escapar del lugar de la emboscada, fue alcanzada por otro Blindicide y el conductor salió expulsado del vehículo. Los zapadores de los Land Rover siguientes salieron rápidamente de ellos y tomaron posiciones defensivas. El comandante del convoy, el alférez Conroy, estaba en el segundo escalón del convoy, unos cinco kilómetros



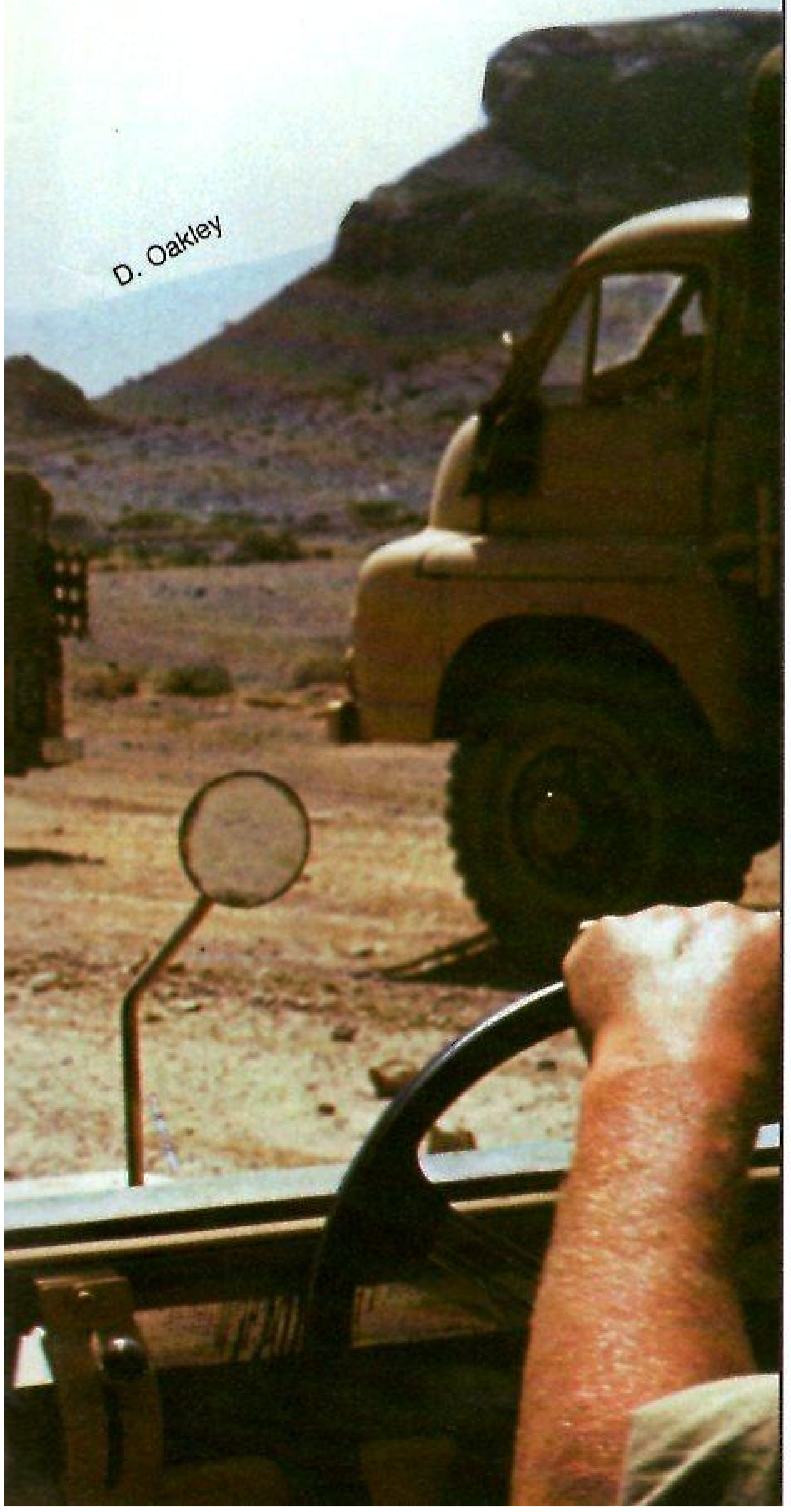
T. Spencer

más atrás. Se adelantó para ver de hacer algo y, casi inmediatamente, cayó sobre él un intenso tiroteo que lo inmovilizó.

También se informó al teniente Knott de que aquella mañana un camión del NAAFI que se dirigía al norte, hacia Habilayn, había sido detenido y amenazado por numerosos rebeldes disidentes mediante la inusual pero eficaz barricada. Aunque la pequeña Sección de Reconocimiento de Knott constituía la fuerza de reacción inmediata, oyó por radio que dos autoametralladoras ya estaban de camino procedentes de Habilayn, seguidos de la sección de reserva, la 7.ª de la Compañía Z, mandada por su gran amigo el teniente Bob Sankey. La Real Fuerza Aérea (RAF) había puesto en el aire dos Hunter procedentes de Khormaksar. Llegaron a la zona a los tres minutos y su primer ataque comenzó a las 09,00 horas, sólo 27 minutos después de que el sol hubo salido.

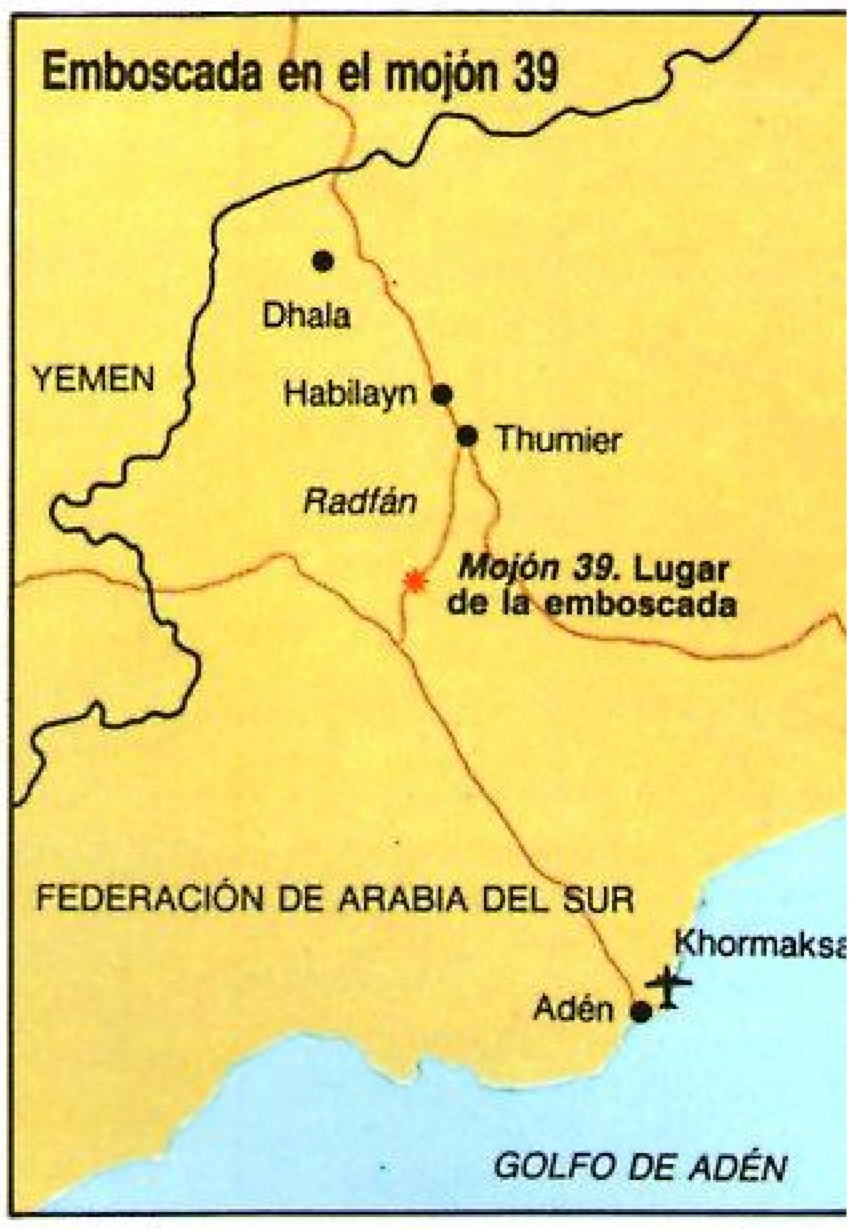
La temeridad de los pilotos de la RAF resultó en un impacto directo y, al menos, una baja enemiga

Estaba claro por los informes en tierra –comunicados por los emboscados Ingenieros Reales a través de su propio cuartel general en el campamento de zapadores y, de ahí, al puesto de mando del 45 Comando por medio de su compañía de defensa en



45 Comando, Radfán, mayo 1967

En enero de 1964, soldados británicos y de la Federación de Arabia del Sur iniciaron las operaciones en Radfán. La única fuente de recursos para los habitantes de esta depauperada región era el dinero que obligaban a pagar al tráfico que utilizaba la carretera de Dhala a Adén. Este desafío a la autoridad de la Federación de Arabia del Sur supuso el enfrentamiento con las Fuerzas Armadas; y la expedición de 1964 capturó un importante punto fuerte de la tribu del Radfán, el Wadi Misrah, en junio. Los rebeldes continuaron interceptando el tráfico en la carretera de Dhala y las fuerzas británicas en la Federación se vieron obligadas a realizar constantes operaciones contra ellos. El 30 de mayo de 1967, un grupo de rebeldes atacó un camión del NAAFI y un convoy de los Ingenieros Reales en el mojón 39 de la carretera de Dhala. Los Reales Infantes de Marina de la Sección de Reconocimiento del 45 Comando, estacionados en la base británica de Khormaksar, fueron enviados por helicóptero al escenario de la emboscada.



Retirada rebelde

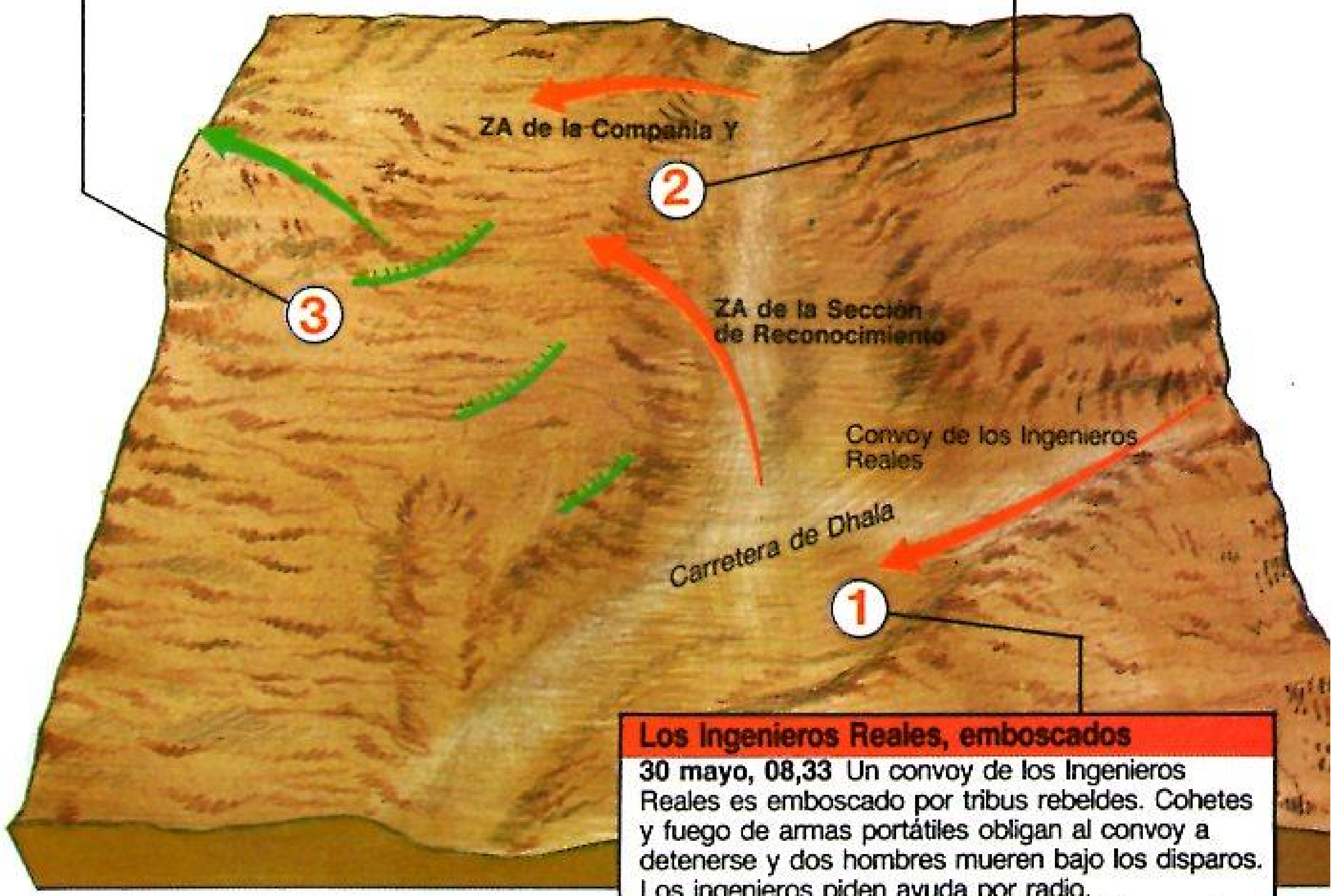
09,45 La Sección de Reconocimiento es objeto de un intenso fuego procedente de posiciones rebeldes.
10,05 La Sección 7 de la Compañía Z llega por carretera con dos autoametralladoras y ocupa la zona despejada. También llega la Compañía Y en helicópteros desde Habilayn.
11,38 Termina la dura resistencia de los rebeldes.



Ataque aéreo

09,00 El controlador aéreo avanzado dirige a los Hunter de la RAF contra las posiciones rebeldes. Las peinan con cohetes y fuego de cañones de 30 mm. Poco después, se realizan más ataques.
09,45 La Sección de Reconocimiento desembarca a la izquierda de los rebeldes.





Los Ingenieros Reales, emboscados

30 mayo, 08,33 Un convoy de los Ingenieros Reales es emboscado por tribus rebeldes. Cohetes y fuego de armas portátiles obligan al convoy a detenerse y dos hombres mueren bajo los disparos. Los ingenieros piden ayuda por radio.
108,35 La sección de retén en Khormaksar y dos Hawker acuden para rescatar a los ingenieros.



Claves
Posiciones rebeldes
Avance de los infantes de marina
Retirada de rebeldes

Izquierda: Un convoy avanza hacia las áridas tierras interiores del Radfán. Mediante el empleo de tácticas interarmas, las fuerzas de seguridad británicas estuvieron a la altura de las decididas guerrillas, a pesar de las desfavorables condiciones montañosas.

«Fort Knox»– que el enemigo dominaba las elevaciones situadas al norte y noroeste del mojón 39.

El FAC, alférez Meardon, a bordo del Sioux, identificó rápidamente la zona donde estaban escondidos los guerrilleros y dirigió un ataque de los Hunter con devastadores efectos. El arte del FAC aerotransportado consiste en poder identificar al enemigo e informar al piloto de caza más allá del campo de visión de éste sobre el objetivo para que pueda reconocerlo instantáneamente y aprovechar al máximo la potencia de sus cohetes y cañones para destruir al enemigo. Meardon había practicado muchas veces en la RAF y conocía bien a los pilotos. Ellos, a su vez,

PATRULLA EN LAS CALLES

Los dos principales grupos nacionalistas que dirigían el esfuerzo insurgente eran el Frente de Liberación Nacional (FLN) y el Frente para la Liberación del Yemen del Sur Ocupado (FLYSO). Los disidentes que fueron capturados vivos se enviaron a la ciudad de Adén y fueron interrogados por los oficiales de información antes de ser transferidos a las autoridades civiles. Allí, en las peligrosas callejuelas de la ciudad, los guerrilleros empleaban una gran variedad de métodos para minar el poder del gobierno federal de Adén. El primero de ellos consistía en intimidar a la población local y a las fuerzas de seguridad mediante propaganda, amenazas de muerte a los colaboracionistas y el asesinato de individuos seleccionados. En las calles de Cráter, al sur, los rebeldes se mezclaban libremente con los diferentes grupos étnicos, lo que hacía extremadamente peligroso el trabajo de las patrullas en la zona. Por ello, el Ejército británico llegó a adoptar un límite de 90 minutos para cada hombre de patrulla. Los últimos 60 minutos de luz diurna en Adén fueron bautizados como "la hora feliz", debido a la oleada de actividad guerrillera que tenía lugar en este tiempo.

El segundo método consistía en llevar a cabo ataques sobre la Rama Especial y la Fuerza de Policía, con lo que los rebeldes pretendían neutralizar las fuentes de información del Ejército. Un tercer método era el empleo de huelgas y manifestaciones para mutilar la economía de Adén. Los disidentes aprovechaban a menudo las manifestaciones para atraer a las fuerzas de seguridad a las "zonas de exterminio". Para combatir estas tácticas, las fuerzas de seguridad en la ciudad de Adén –nunca superiores a dos brigadas– utilizaban bloqueos de carreteras, patrullas ofensivas, cordones, búsquedas y puestos de observación enlazados por radio.

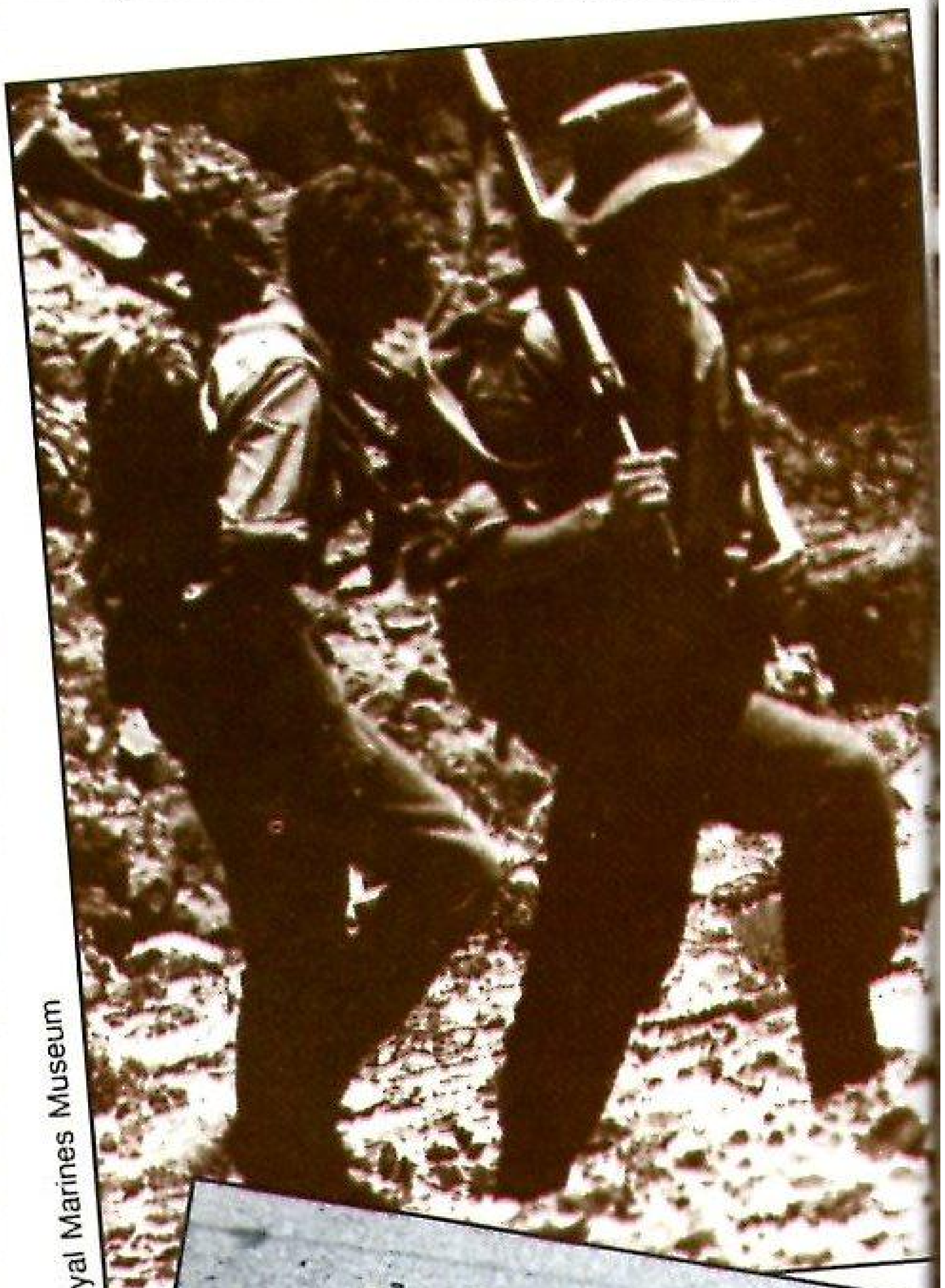
sabían de sus habilidades descriptivas y tenían confianza absoluta en su capacidad. El primer ataque fue sobre una cueva situada por debajo de un saliente en una escarpada formación rocosa, y constituía un blanco casi imposible. Pero la valía de los pilotos de la RAF resultó en un blanco directo y al menos una baja enemiga. Sin embargo, los pilotos no pudieron ver el éxito de su ataque, ya que, mientras ganaban altura rápidamente, una gran nube oscureció su campo de visión. Poco después siguió otro ataque y los pilotos se aseguraron por medio de Meardon de que habían hecho un buen trabajo.

Sin embargo, nunca se debe subestimar la bravura de los guerrilleros y aunque el Sioux seguía buscando más objetivos a una altura de unos 450 m, el helicóptero fue alcanzado finalmente por fuego de armas portátiles y obligado a regresar a la base. De su trabajo se ocupó un Scout de la 13.ª Patrulla del Cuerpo Aéreo del Ejército, pilotado por el capitán R.E. Matthews, del Regimiento Real del Duque de Edimburgo. Matthews ya había recogido a Meardon, y éste continuó dirigiendo a los Hunter. Una salva tras otra de cohetes cayeron sobre las posiciones rebeldes y el aire se llenó de piedras que salían despedidas y nubes de polvo. La Sección de Reconocimiento, en el interior de sus helicópteros Scout y Wessex, siguió sobre la zona de Jebel Lahmar, el punto más alto de las posiciones enemigas, y el teniente Knott completó su plan y seleccionó su eje de aproximación. A las 09,45 horas terminaron los ataques aéreos y el teniente Knott utilizó las nubes de polvo como pantalla y se acercó cautelosamente a la zona de aterrizaje seleccionada. Por el fuego que se concentraba sobre dicha zona, estaba claro que había elegido el centro de una posición enemiga. Los característicos ecos que se producen en este paisaje árido y rocoso son tan intensos que es difícil deducir de dónde procede un helicóptero guiándose sólo por el sonido producido. La Sección de Reconocimiento aprovechó esto y voló todo lo bajo posible; los helicópteros acariciaban las cimas y se elevaron sólo en el último momento para depositar su carga en el lugar elegido.

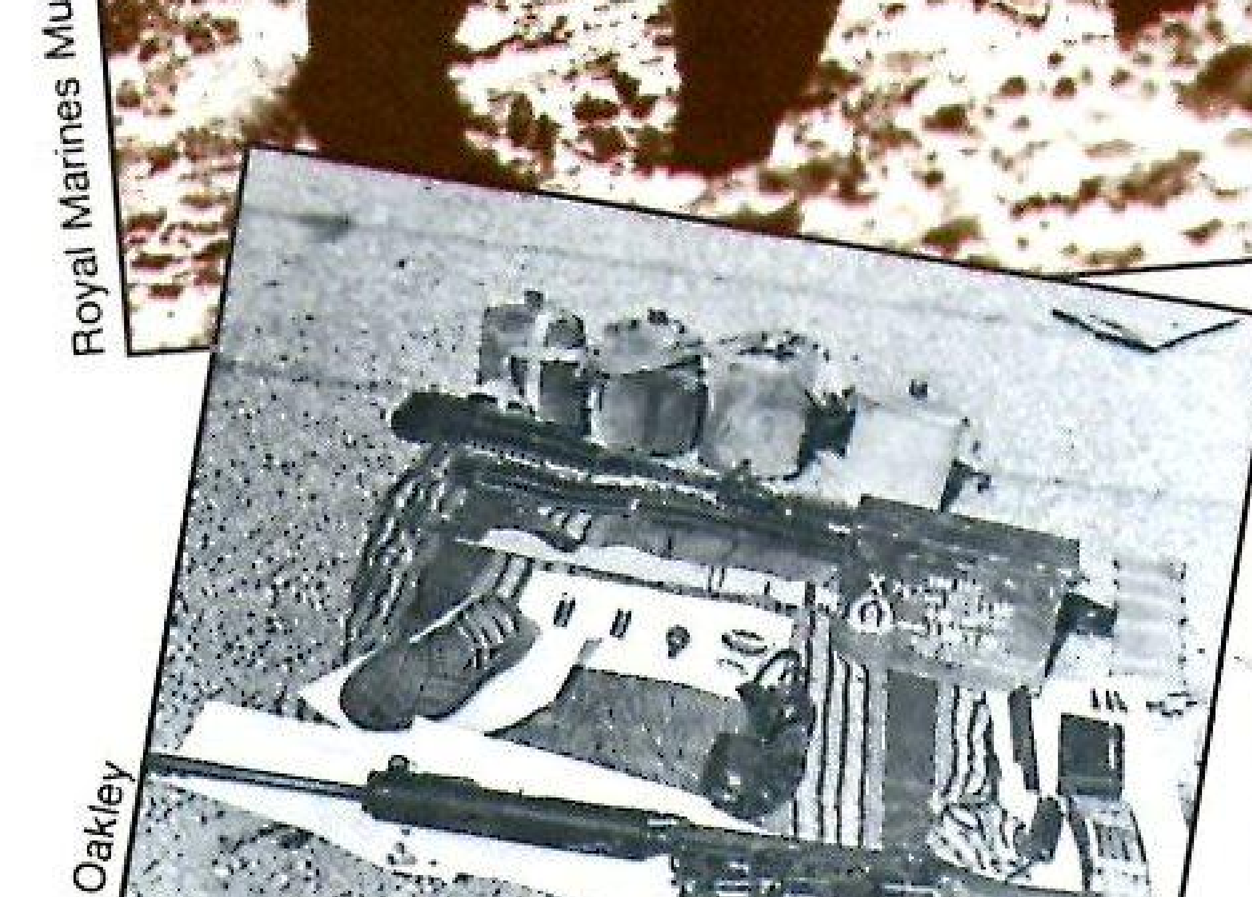
Tras dejar a sus infantes de marina para cubrirle, Knott se arrastró por la pronunciada ladera hasta la cueva

El Wessex se detuvo sobre el punto de inserción pero no podía bajar de los 10 ó 12 m. Knott ordenó a sus hombres que saltasen, arriesgándose a herirse en favor de la rapidez. Cuando cayeron sobre las dentadas e inclinadas rocas, los infantes de marina se convirtieron en centro de un intenso tiroteo procedente no sólo del enemigo apostado en la posición donde habían desembarcado, sino también de otras posiciones rebeldes situadas en lo alto de la cima de Jebel Lahmahr. Un guerrillero cayó muerto mientras los 15 infantes se desplazaban al interior de una cárcava para protegerse del intenso fuego. Mientras se reagrupaban, el infante que iba en cabeza llamó la atención de Knott sobre una pequeña cueva situada a unos 20 m. Mientras la observaban, un rebelde surgió de ella y disparó dos veces casi a quemarropa contra Knott con un fusil automático. Éste devolvió el fuego y el guerrillero se retiró a la cueva. Dejó a sus infantes de marina para cubrirle y Knott se arrastró por la pronunciada ladera hasta un lado de la cueva. Sacó una granada norteamericana M26, de funcionamiento más seguro y que, además, tenía mejor efecto rompedor gracias a su envoltura de latón. Knott arrojó la granada al interior de la cueva pero, para su sorpresa, el guerrillero la lanzó de vuelta. Tras sustraerse a la explosión, Knott saltó desde las rocas al interior de la cueva y mató de un disparo al rebelde.

La Sección de Reconocimiento peinó la colina hacia la principal posición enemiga mientras que la Sección 7, que había llegado por carretera, ocupó la zona despejada. El vicejefe al mando, el comandante Alan Jukes, que había llegado al escenario en helicóptero, advirtió que las posiciones enemigas eran más grandes de lo que su fuerza de reacción inmediata podía combatir. Por ello alertó a la Compañía Y del comandante Ted Carroll, que salió de Habilayn en un helicóptero Wessex con una sección de morteros de 76 mm. También se desplazó por carretera un cañón de 105 mm al Wadi Matlah. La Compañía Y aterrizó en la Cota 240 y exploró la zona en busca de enemigos justo después de otro ataque de los Hunter. Pero, como solía suceder en estas escaramuzas, los rebeldes simplemente habían desaparecido hacia las abruptas tierras del interior. A las 11,38 horas ya había cesado cualquier resistencia seria en las escarpaduras. Pero hasta las 14,50 no quedó todo el cerro explorado y despejado. Había signos de ocupación reciente y rastros de sangre, y también equipos y alimentos abandonados por los rebeldes. Sólo entonces se hizo evidente la magnitud de las pérdidas de los zapadores británicos. Habían muerto dos y había



Royal Marines Museum



D. Oakley

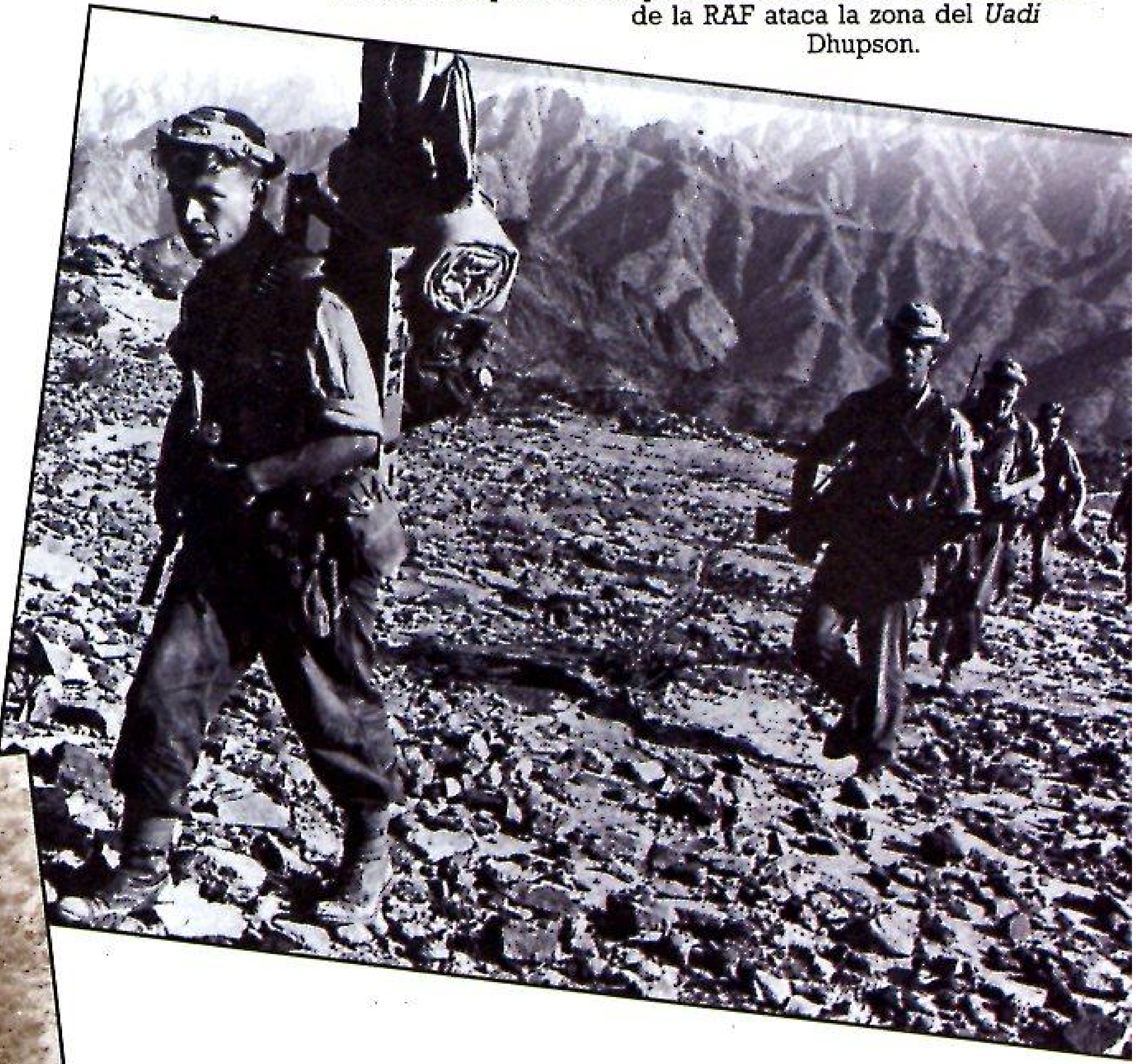
Arriba, derecha: El teniente Knott (a la derecha de la fotografía) dirige una patrulla del 45 Comando a través de la ladera de *Uadi* Dhupson, en el Radfán. Derecha: Equipo británico recobrado durante el asalto de la Sección de Reconocimiento sobre las guerrillas de Zubeidi, sobre la carretera de Dhala.

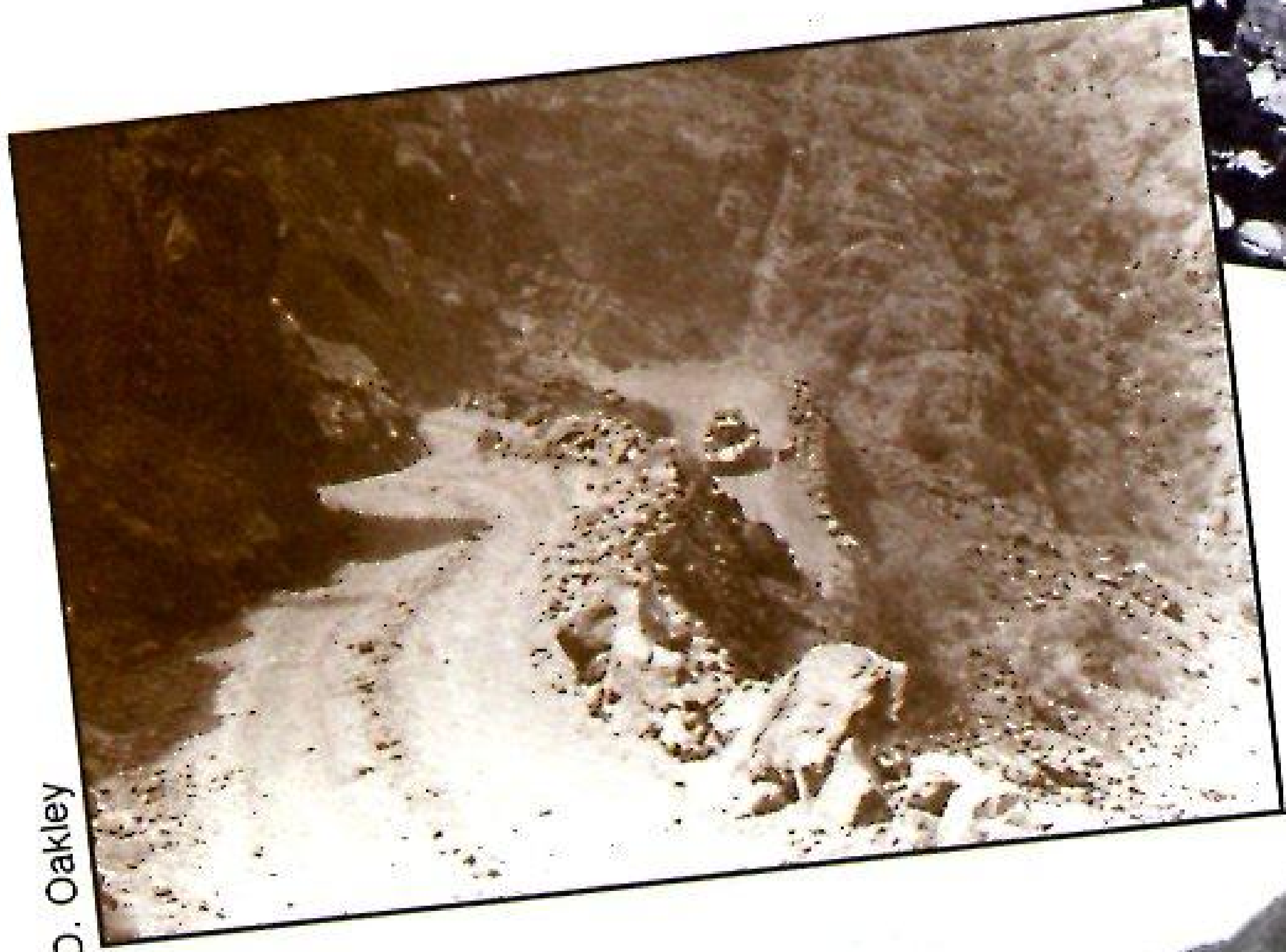
10 heridos; los helicópteros Scout los evacuaron a Adén. Tres rebeldes habían muerto y después se informó que habían caído otros dos y que había muchos heridos. Por una ironía del destino, uno de los fusiles tomados de uno de los guerrilleros muertos –el que había disparado contra el teniente Knott– era un SLR arrebatado al artillero Cane, de la Real Artillería Montada. Cane había muerto al estrellarse su helicóptero en diciembre de 1966.

No cabía duda de que esta emboscada había sido bien planeada y ejecutada, aunque se había iniciado con precipitación, antes de que el convoy principal tuviese tiempo de alcanzar el mojón 39. Una vez más, quedó demostrada la fertilidad de recursos de las tribus rebeldes del Radfán. Sin embargo, esto también constituyó un soberbio ejemplo de la rapidez de acción de que es capaz una fuerza de reacción inmediata bien entrenada.

Por su destacado ejemplo de coraje y su liderazgo, el teniente Terry Knott fue condecorado con la Cruz Militar. El infante de marina Morgan se perdió su partido de fútbol aquella tarde, pero tuvo la satisfacción de saber que su «equipo» había vencido en las «escaramuzas» de la mañana y de la tarde.

Abajo, izquierda: Mientras un vehículo de la Sección de Reconocimiento sube por la carretera de Dhala, varios infantes de marina (abajo) efectúan una patrulla campo a través. Inferior: Un avión Hunter de la RAF ataca la zona del *Uadi* Dhupson.





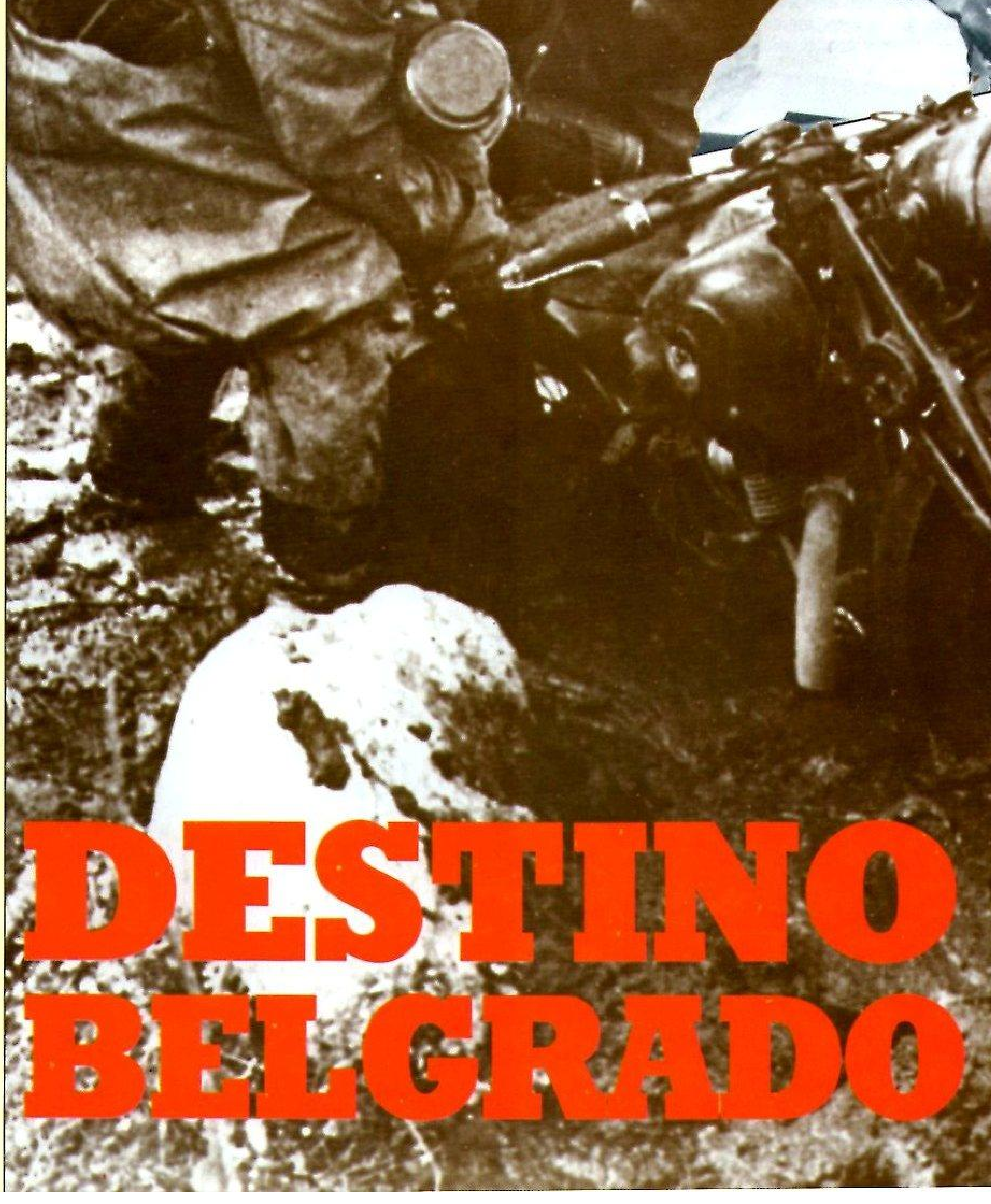
D. Oakley



D. Oakley

Cuando Alemania lanzó su ofensiva de primavera contra Yugoslavia, en 1941, un joven oficial de las SS dirigió la "carrera hacia Belgrado".





US National Archives

DESTINO BELGRADO



2.ª DIVISION *PANZER* DE LAS SS "DAS REICH"

La "Das Reich" nació en el seno de una formación de infantería motorizada conocida como *Verfügungstruppe* de las SS (SS-VT). El primer batallón del SS-VT, el "Deutschland", se creó en 1933; el segundo, el "Germania", en 1934; y el tercero, el "Der Führer", en 1938. Elementos de estos tres batallones tomaron parte en la invasión de Polonia en 1939, tras lo cual se aumentó el tamaño de cada uno hasta el de un regimiento. En octubre de 1939, estos regimientos de infantería fueron agrupados en una formación conocida como la *Verfügungsdivision* de las SS (SS-VD), que incluía artillería y otros servicios de apoyo. El Regimiento "Germania" fue eliminado del orden de batalla en diciembre de 1940. La SS-VD fue rebautizada con el nombre de "Reich" antes de la invasión de Yugoslavia en abril de 1941 y de nuevo combatió junto al Regimiento "Grossdutschland" durante la invasión de la Unión Soviética en junio de 1941. Tras sufrir numerosas bajas durante el salvaje combate invernal, la División "Reich" fue enviada de vuelta a Francia para descansar y requiparse. En enero de 1943, la unidad había crecido al tamaño de una división *panzer* (acorazada) completa y se rebautizó "Das Reich". Tras volver al frente del Este, combatió brillantemente en las batallas de carros de Jarkov y Kursk. A comienzos de 1944 la división volvió a Francia para requiparse y, ya recuperada, se enfrentó a la invasión aliada de junio de 1944. Prácticamente aniquilada en la zona de Falaise, la división se rindió finalmente a las tropas norteamericanas el 9 de mayo de 1945. Arriba: El símbolo divisional de la "Das Reich".

Tras recibir las órdenes del *obergruppenführer* de las SS Paul Hausser (abajo), la División "Das Reich" (inferior derecha) atravesó a toda velocidad Munich, Viena y Budapest en dirección a la frontera yugoslava. Las carreteras embarradas causaron enormes dificultades tanto a hombres como a máquinas (fotografía principal). Izquierda: El audaz *hauptsturmführer* Fritz Klingenburg.



Bundesarchiv/B. Quarry

Las órdenes eran claras: "A toda costa, la División de las SS «del Reich» debe tomar el puente de Belgrado y ser la primera fuerza alemana en la ciudad". Emitidas por el *SS-obergruppenführer und general der Waffen-SS* Paul Hausser, comandante en campaña de la 2.ª División de las SS, estas órdenes señalaron el comienzo de una carrera extraoficial –pero intensamente competitiva– entre el regimiento de choque "Grossdeutschland" y los regimientos "Deutschland" y "Der Führer" de la 2.ª División de las SS. El premio era Belgrado, la capital de Yugoslavia.

La rivalidad profesional entre el Ejército y las unidades de las SS comenzaron ya en 1933, cuando Adolf Hitler autorizó a las últimas llevar armas, y persistió un cierto antagonismo hasta el final de la guerra. Sin embargo, en 1941, por lo menos en lo concerniente a los propios soldados, la rivalidad era similar a la existente en los diversos servicios de cualquier fuerza armada. Los soldados de la *Waffen*-SS consideraban a sus colegas del Ejército como conservadores que se apoyaban en los laureles de la tradición más que en las cualidades de combate. Los soldados del Ejército, por otro lado, se burlaban de las blusas de camuflaje estampadas de las tropas de las SS y las llamaban «ranas de árbol». Además, el empleo de munición real en los ejércitos de combate de las SS era considerado por muchos como un desperdicio y de poco provecho. Sin embargo, tales métodos quedarían totalmente justificados en el campo de batalla y, desde entonces, han sido adoptados por ejércitos de todo el mundo.

En abril de 1941, la División "Das Reich" y el Regimiento "Grossdeutschland" estaban situados uno junto al otro en la frontera de Rumania, al sur y al sudoeste de la ciudad de Denta. Como parte del XLI Cuerpo de Ejércitos del general Georg-Hans Reinhardt, las dos formaciones estaban a la espera de órdenes para iniciar un asalto combinado sobre Yugoslavia.

A diferencia de Rumania, que ya era miembro del Eje, y Bulgaria, el gobierno yugoslavo se había negado reiteradamente a permitir el paso de las tropas alemanas por su territorio. Por ello, a comienzos de marzo Hitler invitó al príncipe regente de Yugoslavia a una conferencia en la que intentó sobornarle y amenazarle con permitir a las tropas alemanas actuar por su cuenta. Tras ofrecerle al príncipe Pablo la isla de Salónica, Hitler pareció haber conseguido su objetivo. El 25 de marzo, Hitler y su ministro de Asuntos Exteriores, Joachim vom Ribbentrop, se reunieron con el primer ministro yugoslavo y su secretario de Asuntos Exteriores y firmaron un acuerdo por el que se admitía a Yugoslavia en el Eje. Hitler estaba eufórico, pero su éxito tendría corta vida.

"El golpe de Belgrado provocó uno de los ataques de ira de Adolf Hitler más salvajes de toda su vida"

El mismo día que los plenipotenciarios volvían a Belgrado, los oficiales del Ejército y la Fuerza Aérea yugoslavas encabezaron un golpe de estado, rechazaron el pacto y ofrecieron a Alemania un tratado de no agresión. Según escribió William Shirer en su *Ascenso y caída del Tercer Reich:* "El golpe de Belgrado provocó uno de los ataques de ira de Adolf Hitler más salvajes de toda su vida". El *Führer* ordenó una reunión inmediata del *Oberkommando der Wehrmacht* (OKW) con la intención de elaborar planes "para destruir Yugoslavia militarmente y como nación". El general Alfred Jodl, jefe de operaciones del estado mayor, trabajó durante toda la noche preparando la estrategia militar, mientras que Hitler despachaba comunicados a sus aliados italianos, húngaros y rumanos invitándoles a ayudarle a someter a Yugoslavia. Fue una de las invasiones más rápidamente planeadas y ejecutadas en la historia.

El 10 de abril ya estaban en sus posiciones, o acercándose a ellas, la mayoría de las tropas alemanas a emplear en la operación. Como comandante en



Bundesarchiv/B. Quarry



EL COMBATE POR YUGOSLAVIA

Tras la marcha del príncipe Pablo al exilio, Yugoslavia se dividió en zonas legisladas por Alemania, Italia y sus aliados de los Balcanes: Hungría, Rumania y Bulgaria. Se instalaron gobiernos "títere" en Serbia (al mando del general Nedic) y en Croacia (bajo el control del doctor Andre Pavelic). Sin embargo, prácticamente desde el comienzo de la ocupación por parte del Eje empezaron a aparecer grupos de resistencia. Los más poderosos de ellos eran los *chetnik* y los partisanos. Los primeros eran dirigidos por el coronel Draža Mihajlović, nombrado comandante de las Fuerzas Armadas yugoslavas por el gobierno en el exilio. Los comunistas, conocidos como partisanos, eran dirigidos por Josip Broz, que empleaba el nombre de guerra de "Tito". Los alemanes respondieron de modo implacable a la primera oleada de ataques guerrilleros sobre sus guarniciones y convoyes, pues fusilaron una cantidad indecible de civiles durante las incursiones de represalia sobre las ciudades y pueblos yugoslavos. Existía una profunda desconfianza y enemistad entre los grupos guerrilleros rivales, lo que tendía a reducir su efectividad frente a los entrenados y disciplinados soldados alemanes. Aun así, ambos grupos consiguieron con éxito inmovilizar grandes elementos del Ejército alemán y las unidades de las SS, que podían haber sido más eficaces desplegadas durante el asalto a la Unión Soviética. Gradualmente, los partisanos de Tito fueron asumiendo la primacía y cuando, a partir de comienzos de 1943, Gran Bretaña redujo drásticamente el suministro de armas, munición y material de guerra a Mihajlović, las fuerzas de Tito se fortalecieron aún más. Cuando los ejércitos soviéticos invadieron Serbia en octubre de 1944, Tito pudo arrebatar el control al líder realista. En noviembre de 1945, el gobierno provisional de Tito, de mayoría comunista, declaró la república yugoslava.

campaña de la 2.ª División de las SS, las órdenes del *obergruppenführer* Hausser para la división incluían una gran cantidad de informes de la inteligencia militar. Éstos señalaban la falta de concentraciones importantes de tropas yugoslavas a lo largo del eje de avance de la división hacia la capital. Sin embargo, Hausser ordenó a la "Reich" que estuviese "siempre alerta respecto a grupos de resistencia local, guerrillas y todo tipo de obstrucción y subversión". Belgrado era el objetivo y, aunque la división estaba destinada a la reserva del Cuerpo, se esperaba que, tras reconocer las áreas fronterizas, todas las tropas estuviesen en posición a las 08,00 horas de la mañana del 11 de abril. La información de batalla complementaria avisaba a los soldados del "engañoso modo de combatir de los serbios" y en las instrucciones para el batallón de motocicletas de exploración, se le urgía a:

> "Realizar avanzadillas de reconocimiento por las carreteras. Mantener los comandos auxiliares listos para enviar las motocicletas. Los elementos [del batallón] que lleguen primero a Alibunar [una ciudad en el camino a Belgrado] avanzarán sobre el puente del Danubio hacia Belgrado como destacamento avanzado y lo tomarán mediante un ataque sorpresa."

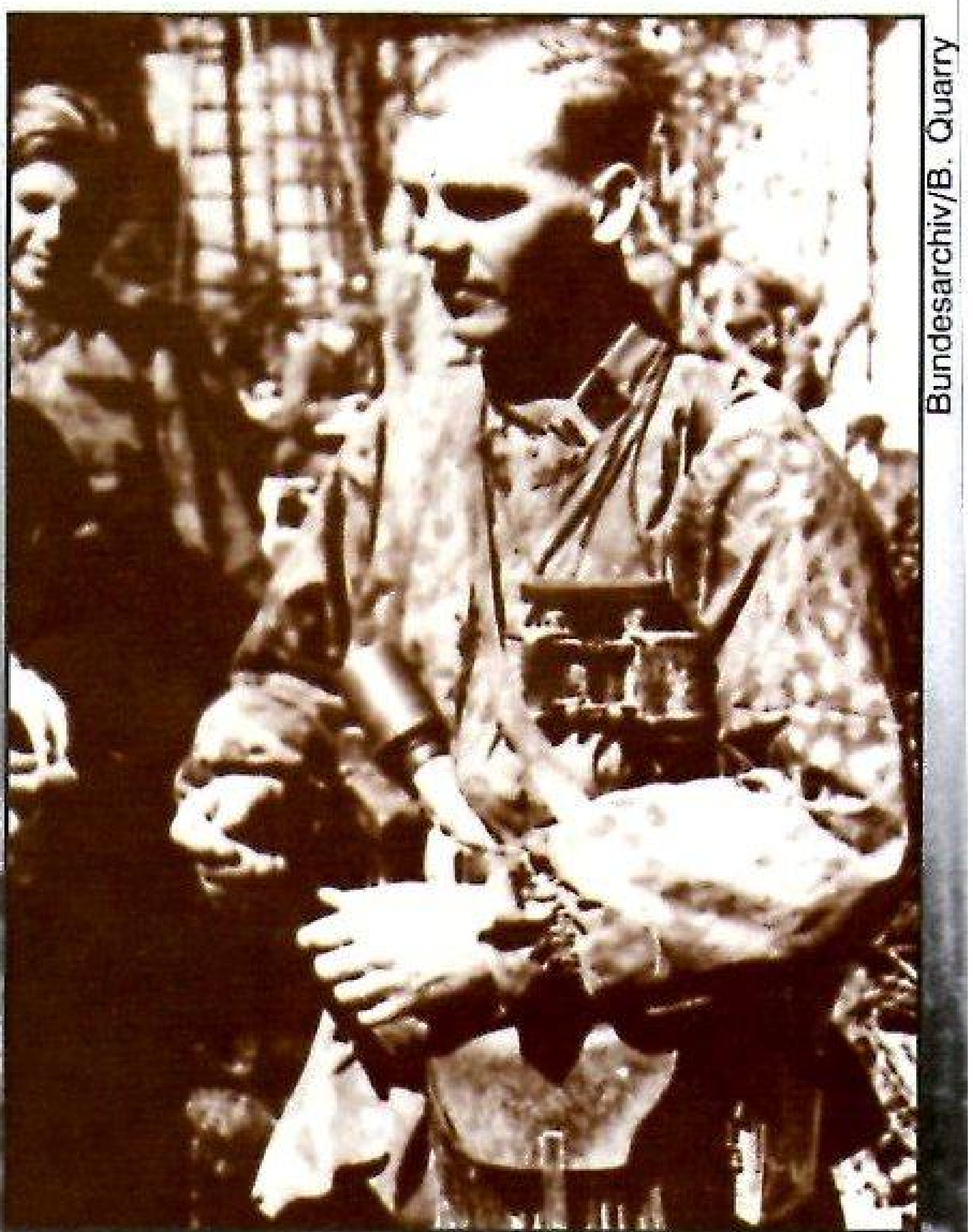
La razón de ordenar a las tropas de reserva que ayudasen al avance de las motocicletas residía en el espantoso estado de las carreteras. La ruta de aproximación de la división recorría densos pantanos que habían quedado casi impenetrables por las intensas lluvias y aguanieves. Los caminos de tierra que servían de carreteras en Yugoslavia eran poco menos que cenagales. A causa de ello, la División "Das Reich" ya había atravesado tremendas dificultades para desplazar sus vehículos y equipos hacia sus posiciones, y tendría que pasar al combate prescindiendo de la mayor parte de su artillería pesada. Aun así, Hausser envió el siguiente mensaje a todas las unidades: "Orden de ataque mediante la palabra clave «Prinz Eugen X en punto»". A las 07,05 horas del 11 de abril, se avisó a la división de que la Hora H serían las 09,05. De modo sorprendente todas las unidades, a excepción de la artillería, estaban listas a las 08,15.

Sólo aquellos que hayan cubierto una marcha de 50 km pueden imaginar el enorme esfuerzo físico que supone

Justo a las 09,05 horas, la división se lanzó al ataque. O, mejor dicho, lo inició a duras penas, pues tomó objetivos locales con rapidez pero se vio obligada a abandonar docenas de vehículos que habían quedado profundamente atascados en el barro. Sin embargo, según la historia oficial de la división, debida a Otto Weidinger, "todos querían adelantar a los demás para alcanzar la carretera principal a Belgrado en Alibunar, delante del Regimiento de Infantería «Grossdeutschland» a fin de entrar en Belgrado a la cabeza del Cuerpo".

A las 10,00 horas, el general Reinhardt visitó el Regimiento "Grossdeutschland" y volvió el mismo día tras haber visto cómo le iba a la "Das Reich". Le dijo al comandante del "Grossdeutschland", el *generalleutnant* (teniente general) Walter Hoernlein, que "la 2.ª División de las SS combate a pie bajo dificultades aún mayores y más inimaginables... en lugares invadidos por «arrozales». Los artilleros van descalzos porque sus botas se atascan en el barro". Sin embargo, por suerte para los soldados de la "Reich", el reconocimiento aéreo localizó un puente sobre un canal que no había sido demolido. Un ataque de cazas disuadió a los ingenieros yugoslavos de instalar cargas y destruirlo. El batallón de motocicletas avanzó tan rápidamente como lo permitían las condiciones atroces del terreno a fin de aprovechar esta oportunidad y mantener el puente abierto. Como resultado, fue el Regimiento de las SS "Deutschland", y no el "Grossdeutschland", la primera unidad que entró en la ciudad clave de Alibunar.

Ésta estaba defendida por una mezcla de soldados regulares del Ejército yugoslavo, la milicia local (descrita en los partes de batalla alemanes como "guerrillas") e incluso convictos sacados de la prisión municipal. Sin embargo, hábilmente dirigido por Wilhelm Bittrich (quien después conseguiría una victoria aun mayor en Arnhem en 1944), el Regimiento de las SS "Deutschland" venció perdiendo solamente un hombre, el *hauptsturmführer* (capitán) Rhode. La "carrera" se había intensificado y la 2.ª Compañía del batallón de motocicletas de reconocimiento, mandado por el



Bundesarchiv/B. Quarry



Bundesarchiv/B. Quarry

División SS "Das Reich" La carrera hacia Belgrado abril 1941

En los meses que siguieron al estallido de la Segunda Guerra Mundial, la región balcánica de Europa permaneció en paz. Los países de la zona habían sido intimidados por la ocupación alemana de Checoslovaquia y la firma del pacto germano-soviético de 1939. Sin embargo, cuando Grecia rechazó una invasión italiana en 1940, la situación empezó a cambiar. El 27 de marzo de 1941, un golpe de estado expulsó al gobierno yugoslavo e impuso en el poder un régimen menos simpatizante de los alemanes. Adolf Hitler, alarmado por la aparición de un bloque greco-yugoslavo, planeó una inmediata invasión. El asalto incluía a los hombres de la División de las SS "Das Reich", que avanzó hasta la frontera yugoslava desde sus posiciones alrededor de la ciudad de Denta, en Rumania. Como parte del XLI Cuerpo, la división tenía el objetivo de capturar Belgrado, la capital yugoslava.





Los primeros en Belgrado

12 abril Los elementos avanzados de la División SS "Das Reich" reanudan su avance y alcanzan el río Tamis.
13 abril El *hauptsturmführer* Fritz Klingenberg manda diez hombres a través del Danubio hasta Belgrado y acepta la rendición de la ciudad.

La carretera a Alibunar

11 abril, 09,05 La División SS "Das Reich" avanza hacia Yugoslavia desde Rumania como parte de la invasión germano-italo-húngara.
21,30 A pesar de las adversas condiciones meteorológicas, el batallón de motocicletas de la división alcanza Alibunar, por delante del Regimiento "Grossdeustschland" del Ejército.



Bundesarchiv/B. Quarry

Extremo izquierdo: Además del blusón mimetizado de las *Waffen* SS y la funda de mapas, este *sturmann* de las SS de la División "Das Reich" lleva unos binoculares de campaña y una granada de mango M-24. Aunque el Ejército yugoslavo se rindió el 17 de abril, la resistencia local –en forma de sabotaje, espionaje y guerrillas– continuó hasta el otoño de 1944, cuando los ejércitos soviéticos y las fuerzas guerrilleras liberaron el país. Extremo izquierdo: Mediante el empleo de camuflaje, soldados de las SS rodean un punto fuerte partisano. Tras tomar posiciones furtivamente, los soldados de choque lanzan un asalto directo sobre el edificio (izquierda).

El *hauptsturmführer* Fritz Klingenberg (abajo, izquierda) era uno de los llamados "caballeros teutónicos" de la *Waffen* SS: joven, rubio, de ojos azules e intrépido. En esta fotografía, tomada en el frente del Este, el nada convencional Klingenberg lleva orgullosamente la Cruz de Caballero sobre su blusón de camuflaje, lo que contradecía las normas de policía en combate de la *Wehrmacht.* Derecha: El *obersturmbannführer* Otto Weidinger, que sirvió en el Regimiento "Der Führer" y recopiló una historia de la **"Das Reich"** después de la guerra.



Bundesarchiv/B. Quarry

haupsturmführer Fritz Klingenberg, recibió la orden de avanzar hacia el siguiente objetivo, Pancĕvo, unos 20 km al sur. Eran las 21,30 horas.

Según escribe Otto Weidinger en su historia de la división, "sólo quienes hayan realizado una marcha de 50 km pueden imaginar el enorme esfuerzo físico que supone cubrir tal distancia cargado con armas, munición y otros equipos y, además, hundido en el barro". Consciente del estado de cansancio al que habían llegado los soldados a pesar de su soberbio entrenamiento y su buena preparación física, el *obergruppenführer* Hausser ordenó un alto cuando llegaron a Pancĕvo, y dijo a los hombres que asegurasen los objetivos locales y se preparasen para continuar en las primeras horas de la mañana siguiente. Merece destacar en este punto el comentario que el general Reinhardt anotó en el diario del Cuerpo: "...las condiciones increíblemente pobres de las carreteras a utilizar por la División de las SS «Reich» hacen parecer nulas las posibilidades de avance sustancial para el 12 de abril".

El alto mando había renunciado hacer avanzar a la "Reich" y ordenó que, al día siguiente, el Regimiento "Grossdeutschland" tuviese prioridad. Sin embargo, los soldados de las SS estaban lejos de renunciar y, en lugar de obedecer las órdenes y consolidar sus posiciones vespertinas, continuaron adelante –aunque sin oposición– hasta la medianoche. La mañana del Sábado Santo, el 12 de abril, ya estaban listos para desplazarse de nuevo, conscientes de que, durante la noche, el Regimiento "Grossdeutschland" había dejado atrás a la fuerza principal de las SS y establecido contacto con el destacamento de motocicletas de Klingenberg, que se había mantenido junto a un puente destruido sobre el río Tamis.

En este punto, el general Reinhardt inspeccionó las posiciones avanzadas y, tras expresar su gran estima por los esfuerzos realizados por los hombres del Ejército y de las SS, ordenó detener el avance hasta que los elementos retrasados de ambas formaciones pudiesen alcanzarlos. Sin embargo, poco antes, Fritz Klingenberg había observado a través de sus binoculares que la orilla sur del Danubio y los alrededores de Belgrado parecían estar sólo ligeramente protegidos. Antes de que la orden de "alto" de Reinhardt llegase al batallón, él ya había salido en busca de





Bundesarchiv/B. Quarry

algún medio para cruzar el agitado río. Tras descubrir una lancha motora abandonada, Klingenberg pidió voluntarios para acompañarle. Casi todos los hombres de su destacamento levantaron la mano, y se seleccionaron 10 para el grupo de asalto: el *untersturmführer* (alférez) Andre, el *oberscharführer* (sargento) Michelson, el *scharführer* (sargento 2.º) Siebert, los *untershcarführer* (cabos primeros) Freiler y Klapps, los *rottenführer* (cabos) Maruna, Weisgram y Feda, y los *sturmann* (otro grado de cabo) Brenner y Volkerts.

Tras cruzar el Danubio con su pequeña fuerza operacional, Klingenberg instaló una cabeza de puente desde la que podía examinar la situación en la propia ciudad. Todo parecía tranquilo mientras sus hombres recorrieron las calles prácticamente desiertas –devastadas por tres días de continuos bombardeos por parte de la *Luftwaffe*– hasta que llegaron al edificio del Ministerio de la Guerra, donde emplazaron un par de ametralladoras. Mientras los SS se maravillaban de su propia audacia, un hombre de edad y pelo blanco apareció a la vista: "¡Entonces sois soldados alemanes!", exclamó. Klingenberg habló con él brevemente y, por una milagrosa coincidencia, resultó que el anciano caballero trabajaba en la Misión Alemana de Belgrado. El edificio estaba prácticamente asediado por iracundos ciudadanos yugoslavos cuando Klingenberg y sus hombres llegaron, y encontraron al asesor militar alemán, Oberst Toussaint, escondido en un sótano.

Toussaint, tras recobrar rápidamente la serenidad al verse rodeado por varios hombres fuertemente armados, llamó al alcalde de Belgrado. Klingenberg, jugándose un gigantesco farol, amenazó con ordenar un ataque con aviones Stuka antes de ordenar a "sus" tropas tomar la ciudad, a menos que se rindiese inmediatamente. El alcalde vaciló sólo momentáneamente antes de acceder y Belgrado cayó oficialmente ante el *hauptsturmführer* Klingenberg y sus 10 hombres a las 18,45 horas del 12 de abril de 1941. Sin embargo, carecía de enlace por radio con el cuartel general de la división y no pudo informar sobre su destacado éxito. Mientras atardecía, la 11.ª División *Panzer*, que llegaba por el sur, alcanzó los suburbios de la ciudad, creyendo ser la primera unidad en Belgrado. El Regimiento "Grossdeutschland", mientras tanto, había encontrado un viejo vapor de paletas con el que esperaba transportar todo un batallón hacia el corazón de la ciudad. El general Reinhardt abandonó este primitivo plan y lo olvidó con el pretexto de que "la posible pérdida de cientos de vidas no se justifica en absoluto con la intención de ser los primeros en Belgrado".

Según el diario de guerra del XLI Cuerpo, se recibió un informe a las 19,35 horas diciendo que, a las 17,00 horas, una patrulla de reconocimiento de la "Reich" había atravesado Belgrado. Nadie lo creyó. Después, a las 00,15 horas del Domingo de Resurrección, el 13 de abril, el diario del Cuerpo registró una "confirmación" del Regimiento "Grossdeutschland" de que 28 hombres del batallón de moticicletas de la "Reich" habían ocupado el Ministerio de la Guerra en Belgrado: tampoco nadie lo creyó. Después, a las 06,00 horas, un sucio y fatigado enlace llegó en bicicleta al cuartel general de Hausser con la pasmosa confirmación del increíble éxito de Klingenberg.

Habría merecido la pena ver los desconcertados rostros en el puesto de mando de la división. Durante unos segundos todos quedaron sin habla, pero después los gritos de alegría sonaron en aquel húmedo aire. A pesar del avance regular del Regimiento "Grossdeutschland", la División de las SS "Das Reich" había sido la primera en entrar en Belgrado. Pero además, el "grupo de asalto" de Klingenberg había aceptado formalmente su rendición.

El *hauptsturmführer* Fritz Klingenberg fue nombrado comandante provisional de Belgrado y cargó con la desagradable misión de acabar con los combatientes de la resistencia serbia que se habían negado a aceptar el *fait accompli*. Afortunadamente, este puesto duró poco; con la invasión alemana de la Unión Soviética a la vista, se necesitaba oficiales expertos como Klingenberg. Tras una breve pero festiva ceremonia en la escuela de entrenamiento de oficiales de las SS de Bad Tolz, donde fue condecorado con la Cruz de Caballero, Klingenberg partió para el frente del Este. Siguió una carrera breve pero gloriosa que lo llevó al grado de *obersturmbannführer* en 1943, a comandante divisional y, finalmente, a la muerte durante los últimos días de la guerra en 1945.

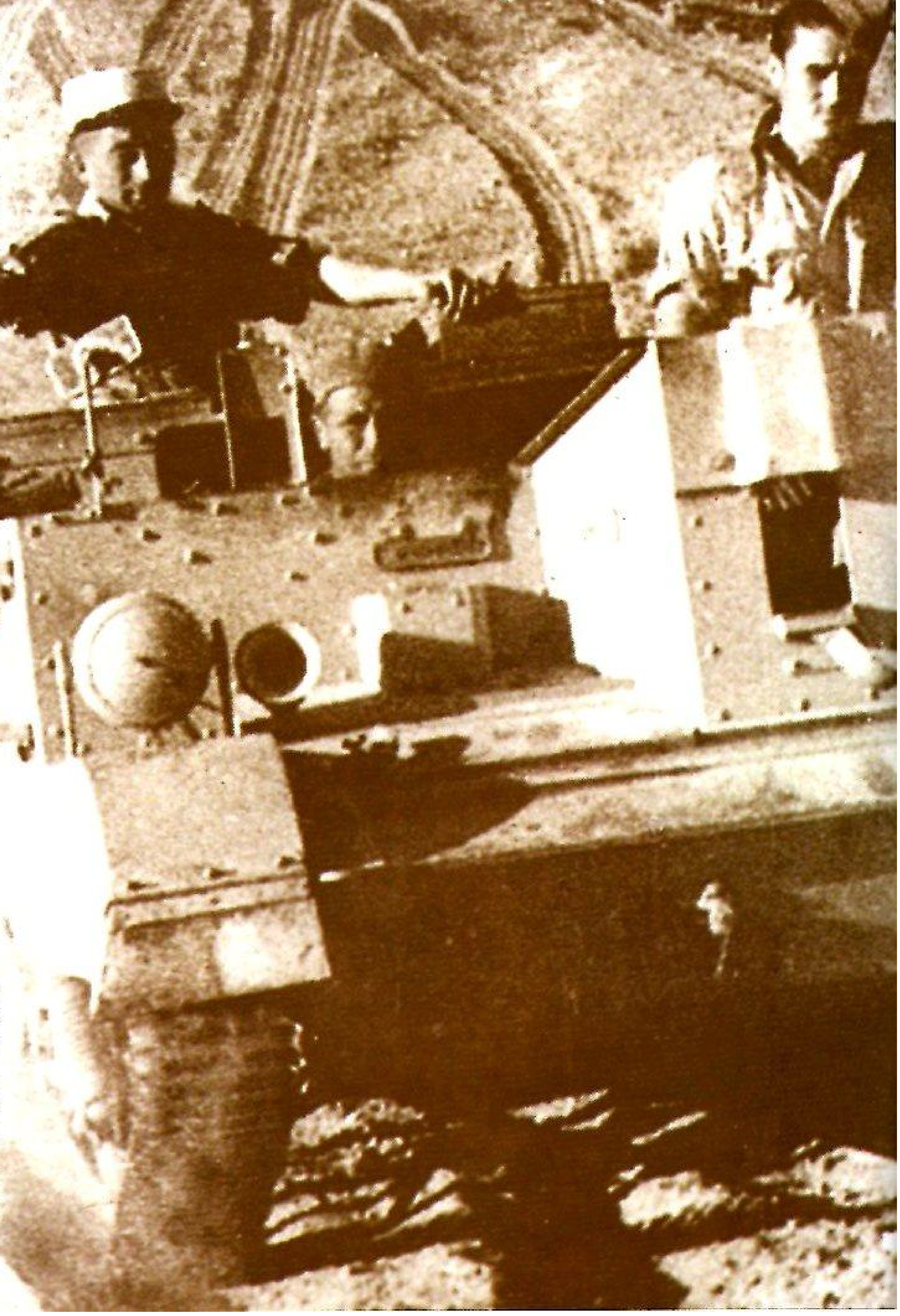


Cuando las noticias de la captura de Belgrado llegaron a Hausser, se dio permiso a otras tropas de la "Reich" (izquierda) para cruzar el Danubio y entrar en la ciudad. Sin embargo, por entonces los hombres de Klingenberg ya habían capturado 1.000 prisioneros.

Bundesarchiv/B. Quarry

BIR HACHEIM

En junio de 1942, Rommel intentó flanquear a los Aliados por Bir Hacheim, pero los legionarios de la 13 DBLE de la Primera Brigada de la Francia Libre se atrincheraron y se prepararon para su defensa.



No fue fácil para los hombres de la Primera Brigada de la Francia Libre instalarse en Bir Hacheim. Al llegar allí, en enero de 1942, se enfrentaron a uno de los entornos más inhóspitos de la tierra. Bir Hacheim en sí no era más que un fuerte en ruinas construido alrededor de un pequeñísimo pozo; en todas direcciones se extendía un desierto erial sahariano de piedras y arena tostado por el intenso sol y recorrido por el viento desértico. Pero los soldados no lamentaban estar allí, pues aquel lugar los situaba donde ellos querían encontrarse: en la primera línea de la guerra contra el Eje.

Bir Hacheim era el punto más meridional de una línea defensiva de 65 km preparada por los Aliados a través del Desierto Occidental para bloquear cualquier avance del *Panzerarmee Afrika* del mariscal de campo Erwin Rommel hacia Tobruk. La línea consistía en extensos campos de minas que enlazaban una serie de "cajas", posiciones defensivas destinadas a aguantar los más intensos ataques de carros e infantería durante varios días. Al ser la "caja" situada más al sur, Bir Hacheim sería crucial si Rommel decidía flanquear la línea defensiva. En ese caso, las fuerzas del Eje tendrían que capturar Bir Hacheim o verían sus líneas de comunicaciones permanentemente amenazadas. No fue una casualidad que los franceses libres se encontrasen en una posición tan vital. Su líder político y militar, el general Charles de Gaulle, estaba convencido de que si las fuerzas francesas podían conseguir una destacada victoria frente a los alemanes se desagraviaría la deshonra de la derrota de junio de 1940 y animaría a los franceses a resistir frente a *les Boches*. Por fin había conseguido convencer a los Aliados para que se otorgase esta oportunidad a sus hombres.

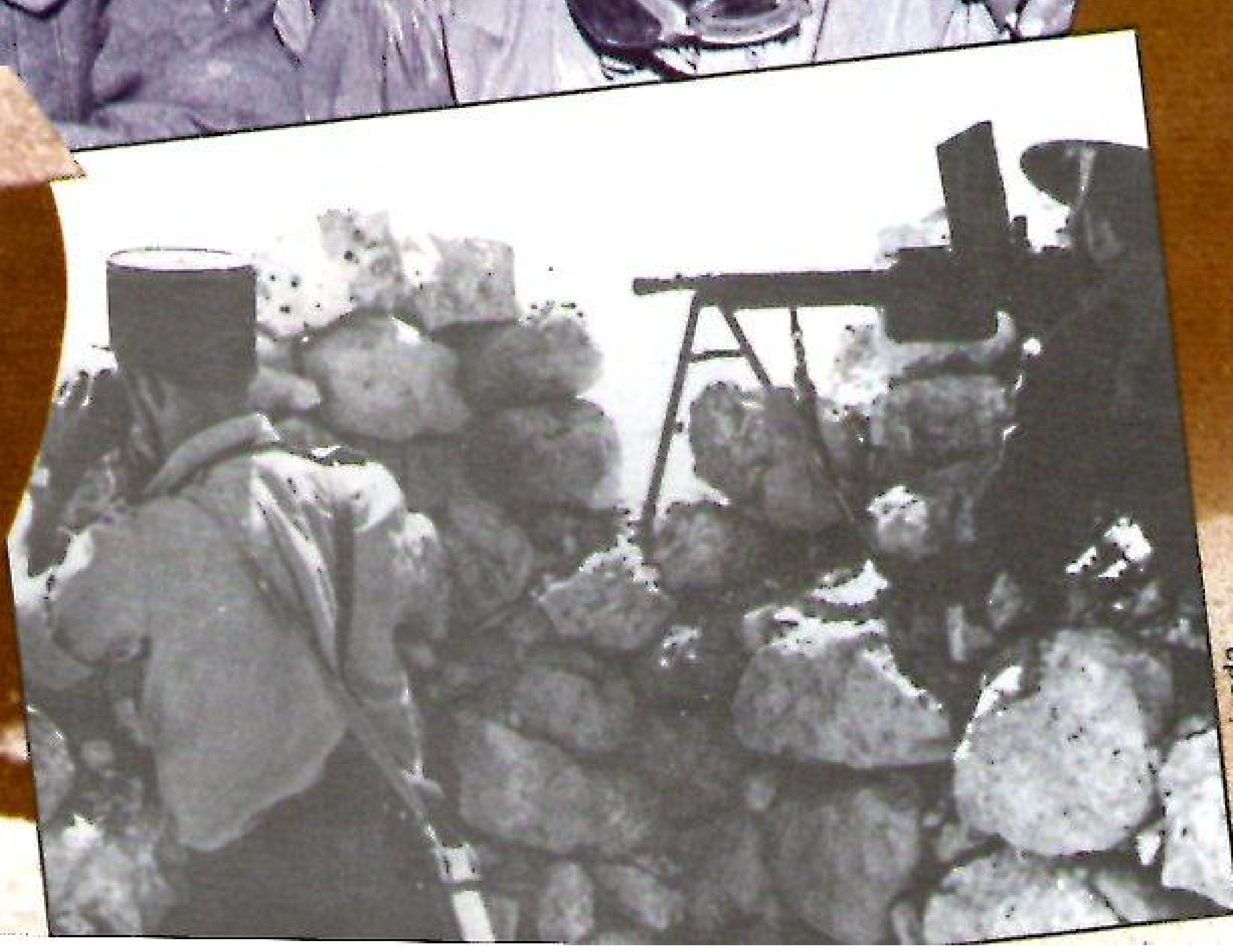
De modo irónico, sólo una pequeña minoría de los hombres que se preparaban a combatir por el honor de Francia eran realmente franceses. Los 3 700 soldados bajo el mando del sereno y experto general Marie-Pierre Koening eran de numerosas razas y nacionalidades. Incluían un batallón de infantería del



IWM

Extremo izquierdo: Miembros de la Primera Brigada de la Francia Libre patrullan el Desierto Occidental en el robusto Bren Carrier. Izquierda y abajo, izquierda: Fotografías de los orgullosos supervivientes de la acción en Bir Hacheim reflejan los diversos lugares de origen de los miembros de la brigada. Inferior: Los puestos exteriores de la "caja" defensiva de Bir Hacheim eran poco más que nidos de ametralladoras toscamente improvisados.





Colección privada



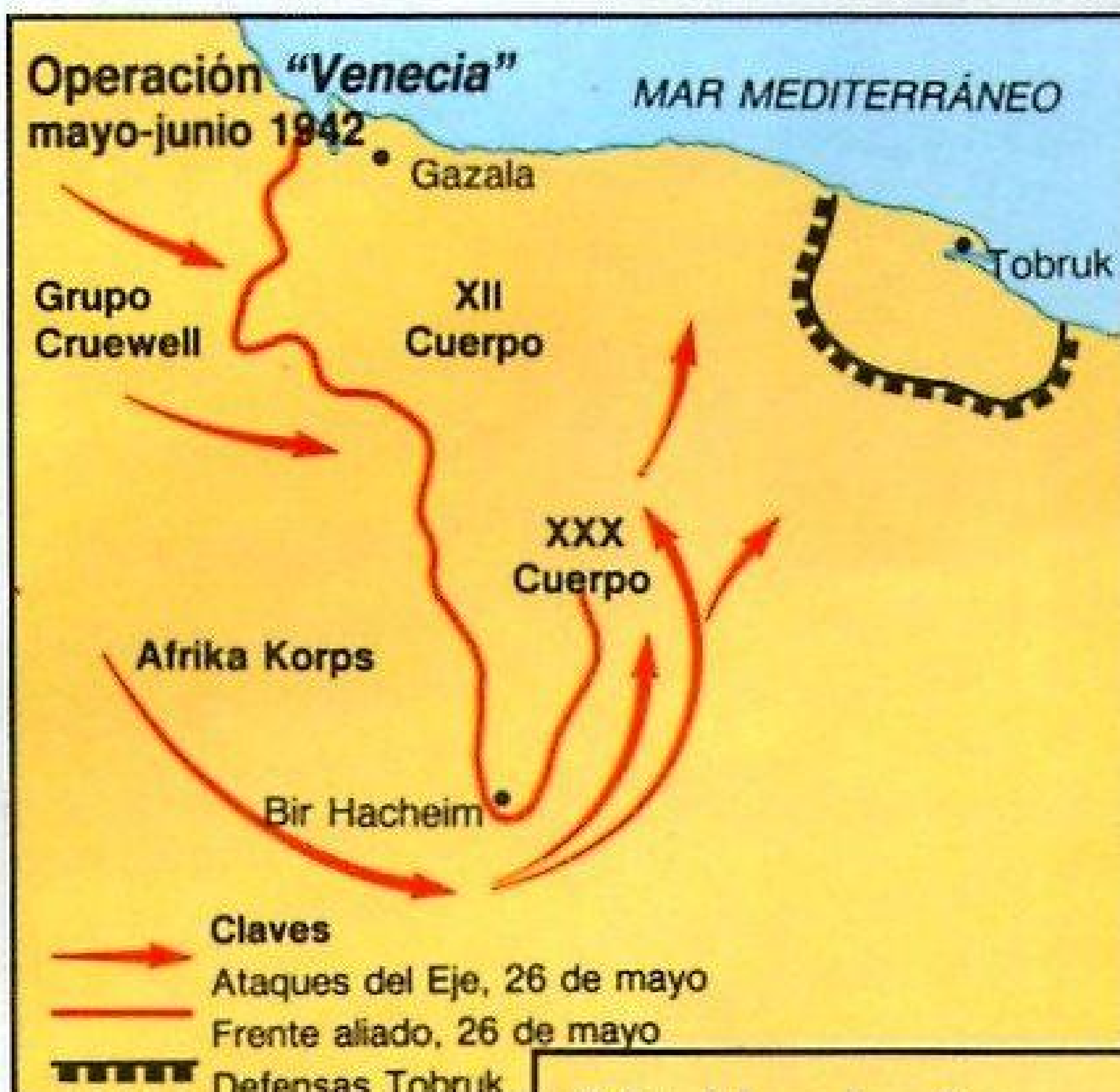
13 DBLE

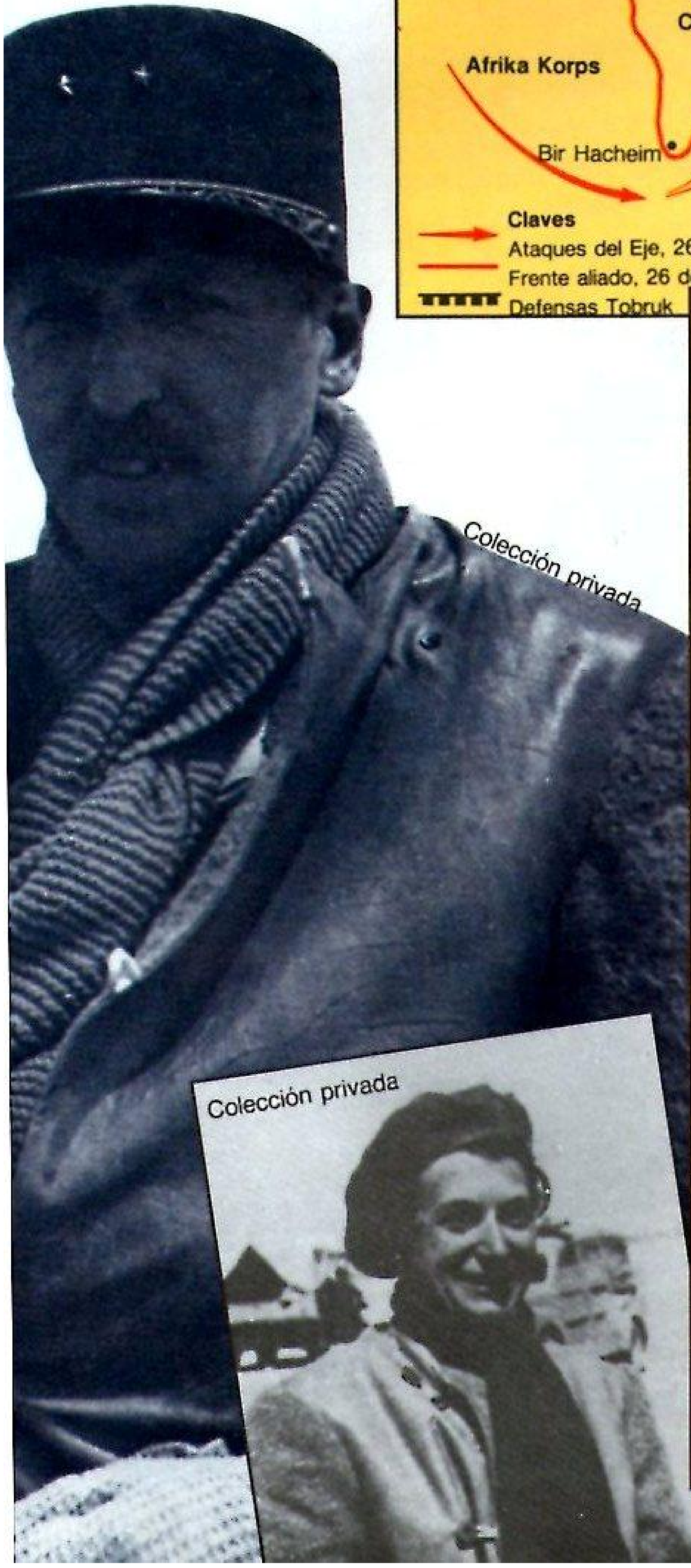
La 13.ª *Demi-Brigade de Haute Montagne de la Légion Etrangère* (13.ª Media-Brigada de Montaña de la Legión Extranjera, o 13 DBLE) se formó en Sidi-bel-Abbès, en Argelia, el 20 de febrero de 1940. Formada por hombres procedentes de otras formaciones ya existentes de la Legión, estaba pensada para su empleo en una proyectada intervención francesa en la guerra de invierno ruso-filandesa de 1940. Pero cuando la 13 DBLE ya estaba lista para embarcar, se anularon estos plantes y, en su lugar, se envió a los legionarios a la Noruega ocupada por los alemanes en donde, el 28 de mayo, protagonizaron la dramática captura de Narvik. Tras la rendición francesa ante Alemania en junio, unos 1 000 hombres, principalmente del 2.° Batallón, que estaba entonces en Gran Bretaña, se ofrecieron voluntarios para unirse a las fuerzas de la Francia Libre del general Charles de Gaulle en lugar de repatriarse. En marzo y abril de 1941 destacaron en la campaña contra los italianos en Eritrea, donde tomaron parte en las batallas de Keren y Massawa. Tras un paréntesis en el que la 13 DBLE combatió en Siria contra los legionarios leales a Vichy, fue enviada, en enero de 1942, al frente libio. La defensa de Bir Hacheim en mayo y junio trajo consigo el reconocimiento mundial de la unidad, prestigio que acrecentó durante el resto de la guerra. Combatió en El Alamein, participó en la captura de Roma y el ataque de las fortalezas de Radicofani, en Italia, y luchó en los Vosgos y en Colmar antes de terminar la guerra en el frente alpino en marzo de 1945. Arriba: La insignia de hombro de la 13 DBLE.

Abajo: El comandante de la Primera Brigada de la Francia Libre fue el general Marie-Pierre Koening, un veterano de la Primera Guerra Mundial que combatió con la Legión Extranjera Francesa en Noruega, en 1940. Inserta, abajo: La cabo Susan Travers, chófer de Koening. Derecha: El suboficial Bouvier fue condecorado con la Cruz de la Liberación y, a la edad de 18 años, era el hombre más joven con esa distinción. Perdió su brazo derecho mientras intentaba salvar un camión cargado de munición. Inferior, derecha: Los servidores de las piezas contracarro en Bir Hacheim fueron de gran valor para la brigada.

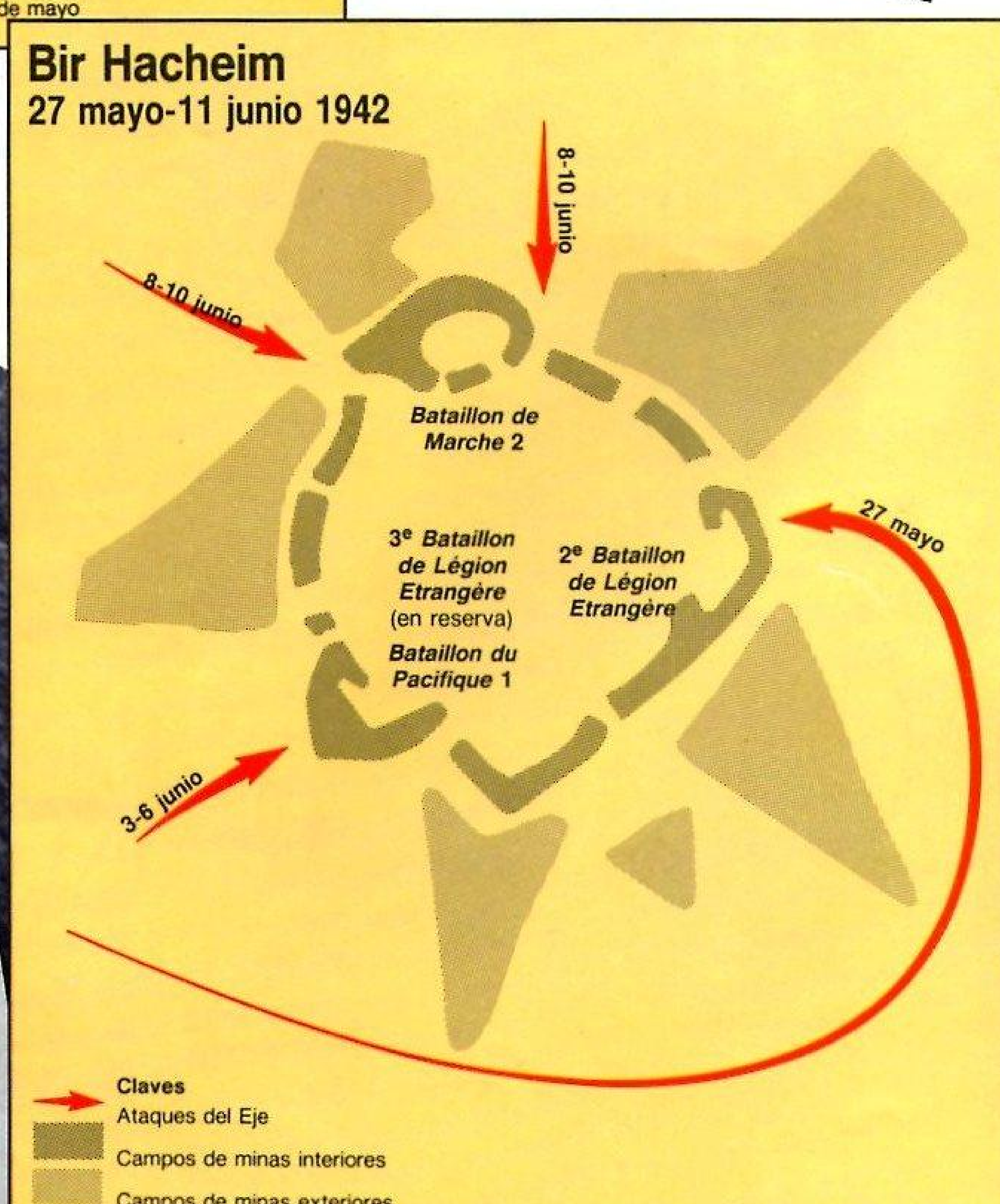
África Ecuatorial Francesa (2ᵉ *Bataillon de Marche de l'Oubangi),* un batallón de Tahití y otros lugares del imperio francés en el Pacífico (1ᵉ *Bataillon du Pacifique),* y un batallón de infantería de marina de Siria *(1ᵉ Bataillon d'Infanterie de Marine),* mandado por un fraile dominico, el coronel Jacques Savey. Pero el corazón de la fuerza lo constituían dos batallones de legionarios, el 2.º y 3.er Batallones (2 BLE y 3 BLE) de la 13.ª *Demi-Brigade de la Légion Etrangère* (13 DBLE). Dirigidos por el teniente coronel Amilakvari, un príncipe georgiano que era legionario desde que se fugó de la Unión Soviética en 1924, la 13 DBLE tenía ya un destacado historial de guerra, con


IWM




Colección privada

Colección privada



honores de batalla de Narvik, Keren y Massawa. Todos los legionarios de la formación se habían ofrecido voluntarios para combatir con la Francia Libre en vez de unirse a la mayoría de la Legión Extranjera, que obedecía al gobierno pro-nazi de Vichy. Uno de los contigentes más numerosos era el de españoles (unos mil), antiguos soldados de la República que ya habían combatido con la Legión en Noruega y que ahora volvían a vérselas con aquellos alemanes e italianos que años atrás habían ayudado a las fuerzas de Franco.

Durante más de cuatro meses, la actividad en torno a Bir Hacheim se limitó a unas pocas escaramuzas cuando las patrullas se encontraban con el enemigo. Pero no se había perdido el tiempo. Bajo las vigorosas órdenes de Koening, se elaboró una red de profundas trincheras y refugios subterráneos, suficientes para alojar a toda la guarnición. Incluso los vehículos fueron semienterrados para protegerlos de las explosiones. Se perfeccionó el campo de minas en torno al perímetro de 16 km de la posición; cualquier ataque acorazado sería canalizado por pasillos que conducían, a través del denso cinturón de minas, a puntos fuertes intesamente defendidos, e incluso estos pasillos podían estar parcialmente minados.

"El último carro se detuvo a sólo unos pocos metros de las bocas de nuestros cañones contracarro"

Eran las 16,00 horas del 26 de mayo de 1942 cuando una de las patrullas avanzadas de la Francia Libre, que se mantenía constamente delante de Bir Hacheim para constatar movimientos enemigos, comunicó con excitación la aproximación de una gran fuerza hostil. Al principio, los comandantes franceses se inclinaron por considerarlo un grupo de exploración, como otros que se habían visto en varias ocasiones anteriores, pero al anochecer quedó claro que había comenzado la ofensiva del Eje. De hecho, Rommel había decidido flanquear la línea defensiva aliada por el sur y Bir Hacheim estaría pronto bajo el fuego.

A las 08,00 horas de la mañana siguiente, el 27 de mayo, un vigía que oteaba hacia el este, en dirección al sol naciente, vio "unas cosas negras que se arrastran por la llanura arenosa". Era la vanguardia acorazada de una fuerza italiana enviada a capturar Bir Hacheim: la 102.ª División Acorazada "Ariete" y la 101.ª División Motorizada "Trieste", con una dotación total de 220 carros de combate ligeros y 50 medios. Los italianos mostraron un gran coraje pero ninguna inteligencia táctica. Sus 50 M13 cargaron directamente hacia los puntos fuertes del lado oriental de la "caja", por donde calcularon que el pasillo atravesaba el campo de minas. Mientras los carros se acercaban disparando con todos sus cañones, los franceses abrieron fuego con sus 54 piezas contracarro de 75 mm y crearon una salvaje cortina de fuego. Un testigo describió posteriormente la escena así:

"Densas nubes de humo de cordita se mezclaron con el denso humo marrón de los vehículos incendiados. Éste se elevaba de los carros alcanzados y se sumaba a los torbellinos de polvo... En un momento dado, 30 carros avanzaban simultáneamente. Nosotros aguantamos sin disparar y después abrimos fuego cuando sólo estaban a unos 400 m, y seguimos disparando hasta que el último carro se detuvo a sólo unos pocos metros de las bocas de nuestros cañones. Los legionarios se lanzaron de frente y capturaron a los soldados italianos que habían abandonado sus vehículos incendiados. Algunos de aquellos pobres desgraciados gritaban de dolor y se revolcaban por el suelo para apagar las llamas que habían prendido en sus ropas y les quemaban vivos..."

Dieciocho de los carros pisaron minas y, una vez inmovilizados, se convirtieron en blancos inermes para los artilleros contracarro. Pero, a pesar de las minas y de los "75", seis M13 consiguieron llegar hasta el corazón de la posición francesa. Hubo momentos de pánico y el comandante local comenzó a destruir sus documentos y libros de claves cuando un carro derribó su puesto. Sin embargo, la situación se restableció rápidamente. Con su típico valor e iniciativa, los legionarios saltaron de sus trincheras, treparon sobre los vehículos y dispararon a bocajarro a través de sus ranuras de visión. Pero, de hecho, un elemento resolutivo fue la actuación de los españoles, que se lanzaron contra los carros con botellas de gasolina, en un tipo de combate que habían aprendido bien en la Guerra Civil y que ahora repitieron con tal coraje que no pudo sino admirar a sus mandos franceses. Sin protección de la infantería, los M13 eran trágicamente vulnerables. Al final del día, los italianos habían perdido 32 carros y llegado a la conclusión de que no se podía tomar Bir Hacheim mediante una carga de caballería acorazada.

Los cuatro días siguientes, Bir Hacheim estuvo en paz. Los italianos se habían retirado para reponer sus bajas mientras, al noreste, tenían lugar los desesperados combates entre el *Panzerarmee Afrika* y el Octavo Ejército británico. Cuando éste parecía tener la ventaja en la lucha, se ordenó a Koening prepararse para pasar a la ofensiva. El 1 de junio envió una columna motorizada hacia el oeste, a través del desierto sembrado de chatarra, para tomar una posición conocida como Rotunda Segnali. Pero el mismo día,



LA LEGIÓN EN LA II GUERRA MUNDIAL

Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el gobierno francés desconfiaba un tanto de la Legión Extranjera, pues los alemanes constituían el mayor grupo en el seno de ella. Por ello, las fuerzas de la Legión destinadas a la defensa de Francia en 1940 fueron limitadas a tres regimientos de voluntarios (extranjeros residentes en Francia que habían firmado por la duración de toda la guerra), dos regimientos compuestos la mitad de legionarios del norte de África y la mitad de reservistas franceses, y un grupo de reconocimiento. Todos ellos fueron prácticamente eliminados en mayo y junio de 1940. Tras la derrota francesa, los legionarios en Argelia, Marruecos, Siria, Senegal e Indochina permanecieron leales al gobierno de Vichy. Cuando una fuerza aliada atacó la Siria ocupada por Vichy en junio y julio de 1941, legionarios de la 13 DBLE mantuvieron una batalla sin cuartel contra la guarnición de la legión siria. Después de la batalla, 1 500 de los legionarios pro-Vichy derrotados decidieron unirse a la 13 DBLE en lugar de repatriarse. Los nazis fueron hábiles a la hora de utilizar el elemento alemán de la Legión en el norte de África y unos 2 000 alemanes fueron inducidos a abandonar la fuerza francesa y formar un batallón especial. Pero cuando tuvieron lugar los desembarcos de la operación *"Torch"* en el norte de África, el 8 de noviembre de 1942, el resto de la Legión se unió rápidamente al campo aliado. Tras combatir en Tunicia, los legionarios de Senegal, Marruecos y Argelia se reorganizaron y se reequiparon a cargo de los norteamericanos para formar el *Régiment de Marche de la Légion Etrangère* o RMLE, y el 1ᵉ *Régiment Etrangere de Cavalerie* o 1 REC. Como parte de la 5.ª División Acorazada, ambos regimientos combatieron junto a la 13 DBLE con gran coraje en los Vosgos y en Colmar en el invierno de 1944-45. Un total de 9 017 legionarios murieron en la Segunda Guerra Mundial.

Rommel, como reacción vigorosa a la peligrosa posición en que se encontraba, ordenó la captura de Bir Hacheim con extrema urgencia. Esta vez no se utilizarían carros de combate. Los defensores iban a ser sitiados y sometidos a bombardeo aéreo y de artillería hasta que se rindiesen. La 90.ª División Ligera alemana y la División Trieste italiana partieron hacia Bir Hacheim y se ordenó inmediatamente a la *Luftwaffe* entrar en acción.

Cuando los primeros Stuka aparecieron sobre Bir Hacheim, los servidores de los cañones Bofors corrieron hasta sus puestos y el resto de los hombres se lanzó a las trincheras y refugios. Esta escena se repetiría en muchas ocasiones durante los días venideros: explosiones de color rosáceo en torno a los bombarderos en picado, el siniestro aullido de los Stuka mientras soltaban sus bombas, claramente visibles desde el suelo, y después las explosiones, que levantaban columnas de polvo y humo con unas terroríficas ondas de choque que martirizaban los tímpanos. Pero los franceses libres estaban tan bien atrincherados que las pérdidas fueron extraordinariamente escasas. Los servidores de un Bofors fueron masacrados por un impacto directo en su emplazamiento; por lo demás, sólo hubo que informar sobre heridas leves.

La columna que se dirigía a Rotunda Segnali recibió órdenes de volver a Bir Hacheim y la guarnición esperó al siguiente ataque. La mañana del 2 de junio se avistó a la columna enemiga, con unos 1 000 vehículos, que avanzaba desde el noreste. Pronto, dos oficiales italianos se adelantaron, ondeando una bandera blanca. Aunque no hablaba italiano, Koening comprendió que le estaban diciendo que se rindiese. Él se negó firmemente. En cuestión de minutos comenzó una lluvia de fuego de artillería enemiga. A las 13,00 horas se levantó una tormenta de arena que interrumpió las hostilidades durante seis horas pero, por la tarde, la tormenta cesó y llegó la *Luftwaffe* para contribuir al bombardeo. La noche cayó para consuelo de los defensores después del primer día de asedio.

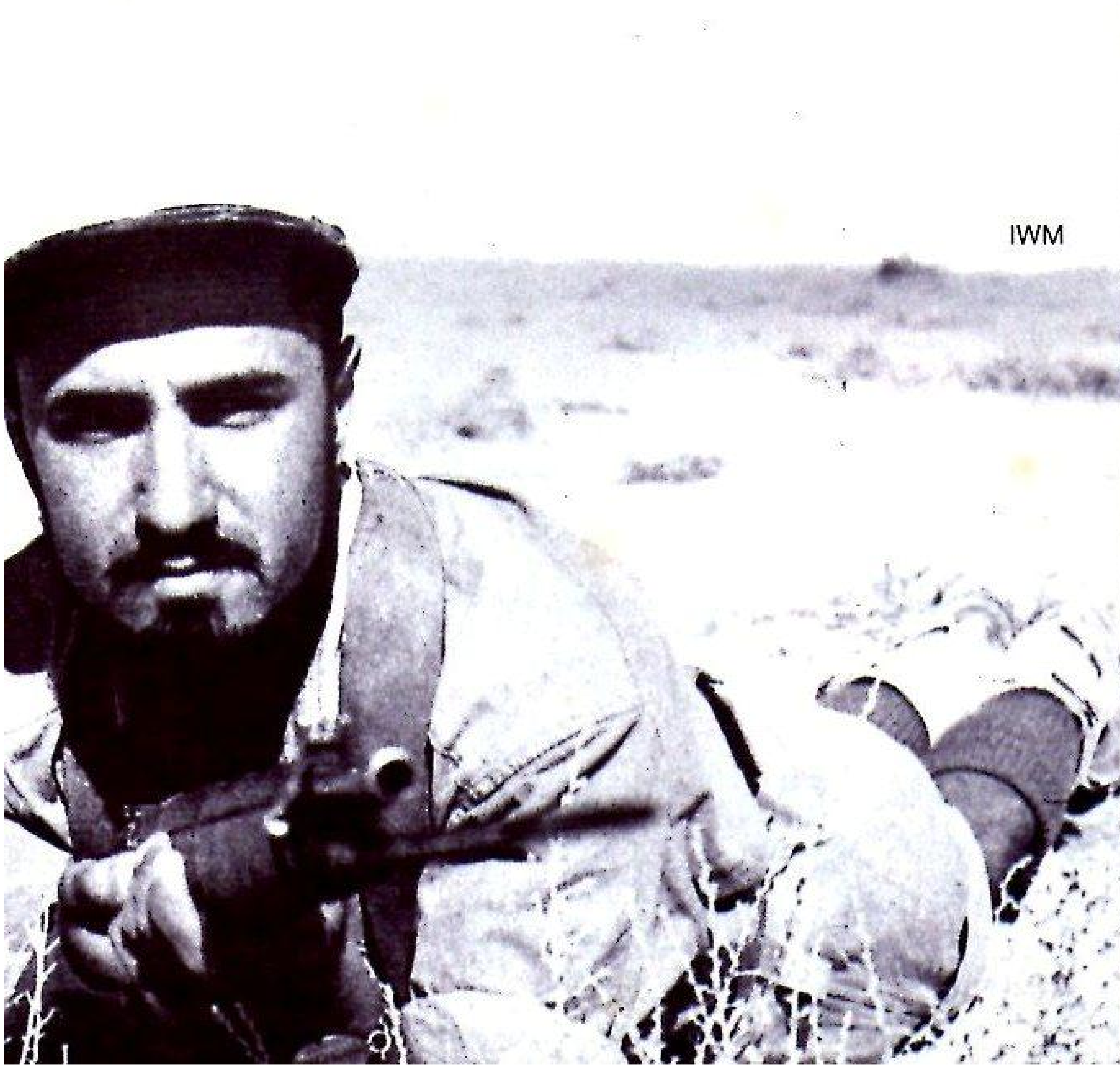
El 3 de junio se exigió otra rendición, esta vez por parte del propio Rommel; se rechazó y se reanudó el bombardeo.

Abajo: En el desierto abierto al final de la línea defensiva aliada, el uniforme caqui claro y el quepis forrado eran esenciales para esconderse. Abajo, derecha: El cañón contracarro de 75 mm era una arma demasiado valiosa para la fuerza de la Francia Libre como para dejarla languidecer en una función puramente defensiva en Bir Hacheim. En lugar de ello, lo montaron en camiones y desplegaron contra objetivos móviles durante su aproximación. Extremo derecho: Mientras los "75" se encargaron de los carros del Eje, los legionarios tenían ametralladoras pesadas –también montadas en la parte posterior de los camiones– para combatir a los aviones enemigos. Inferior, derecha: Los legionarios avanzan en medio de una lluvia de fuego para tomar las posiciones del Eje.

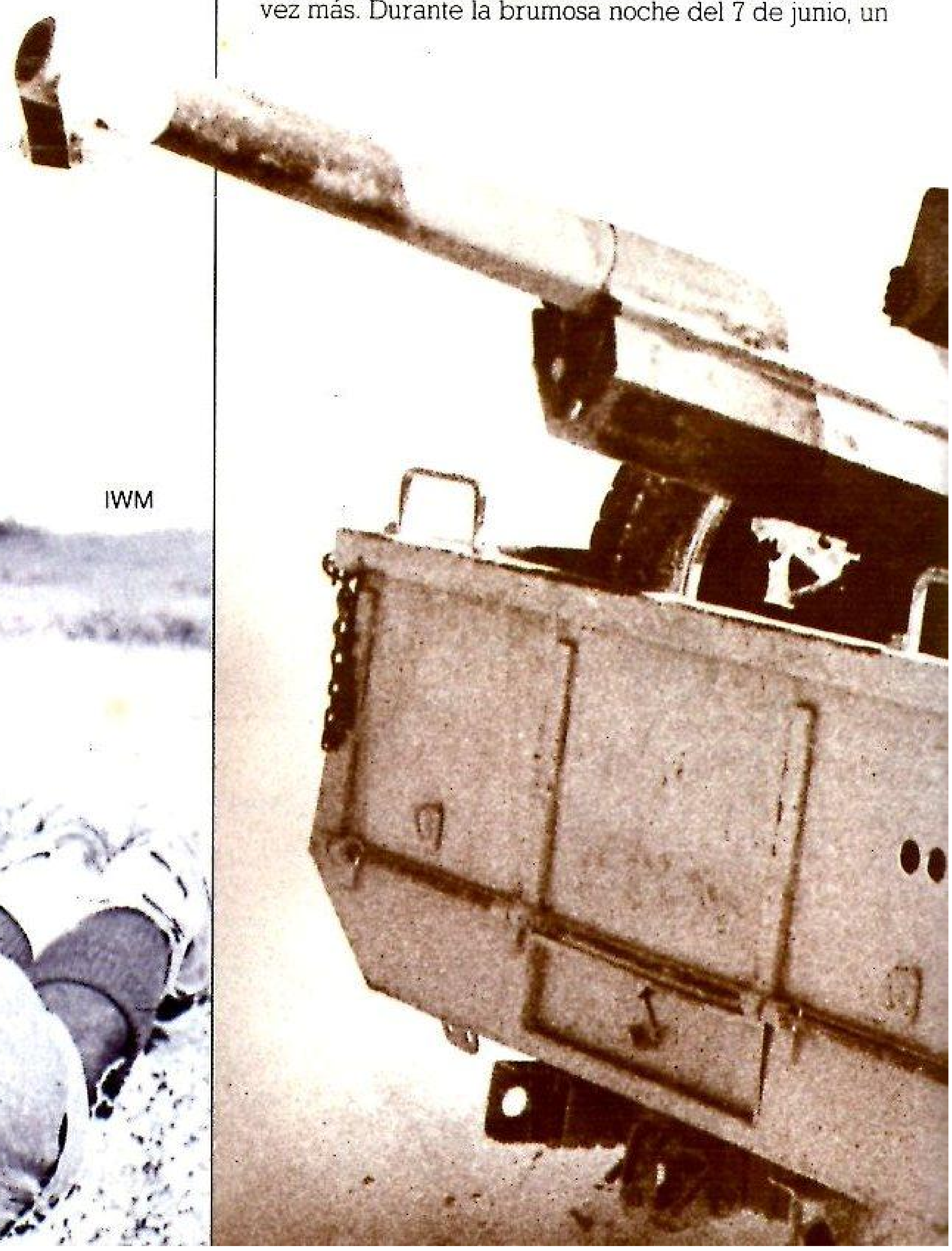
Aunque los asediados artilleros hacían todo lo que podían con sus "75", el duelo artillero era muy desigual. El enemigo tenía más cañones y, normalmente, más pesados y de mayor alcance. Pero los continuos ataques aéreos tuvieron una respuesta más equitativa por parte de los Aliados, ya que los franceses libres disponían del valioso apoyo de la Fuerza Aérea del Desierto. Mientras los Stuka efectuaban su quinto ataque del día, fueron sorprendidos por los Hurricane de la RAF y rápidamente huyeron del campo de batalla con los cazas detrás de ellos. Esto fue de gran ayuda para la moral de los defensores, pues, además, los cazas británicos efectuaron una maniobra de saludo sobre Bir Hacheim mientras sus pilotos agitaban sus gorros de vuelo animando a los soldados.

Durante dos días más, el enemigo siguió con su táctica para forzar a la guarnición de la Francia Libre a que se rindiera, pero los suministros de agua y munición siguieron llegando hasta los defensores mediante camionetas protegidas por la oscuridad, y los refugios mantuvieron al mínimo el número de víctimas. Cada vez más ansiosas, las fuerzas del Eje pasaron al asalto de infantería el 6 de junio. Tras un bombardeo preparatorio especialmente intenso y concentrado sobre el propio fuerte, al sur del perímetro defensivo, la infantería empezó a avanzar a las 13,00 horas hacia el punto situado más al sur. Expuestos en campo abierto sin protección alguna, los infantes fueron aniquilados en masa por los legionarios desde sus nidos de ametralladoras, cuidadosamente escondidos. Ninguno de los enemigos consiguió acercarse a su objetivo, y otro asalto más, efectuado a las 20,00 horas, tuvo los mismos resultados.

Pero Bir Hacheim tenía sus horas contadas, ya que el círculo en torno a la posición se estrechaba cada vez más. Durante la brumosa noche del 7 de junio, un



IWM



convoy de 15 camiones aliados llegó hasta el campamento con suministros esenciales, pero estaba claro que iban a ser los últimos. El agua se racionó a litro y medio por día.

A partir del 8 de junio, la furia del ataque enemigo se intensificó. Se sucedían los combates aéreos cuando nubes de aviones alemanes –entre 60 y 80 a la vez– se encontraban con los Hurricane y Spitfire sobre Bir Hacheim. En tierra, la infantería enemiga lanzaba un asalto tras otro, apoyada ahora por los carros de la 15.ª División *Panzer*. Se destruyó un puesto de observación de artillería situado al norte del perímetro y Koening envió sus últimas reservas a la línea. El 9 de junio, la situación en el sector norte era desesperada y los combates cuerpo a cuerpo tenían lugar en numerosos lugares; la situación mejoró sólo cuando Koening envió un grupo de vehículos Bren Carrier para hacer retroceder al enemigo mediante un contrataque sorpresa.

La Brigada de la Francia Libre aguantaba más tiempo de lo que nadie hubiera imaginado. Si permanecía donde estaba, sería destruida. Había llegado la hora de la retirada. En la mañana del 10 de junio ya se había tomado una decisión: por la noche, la fuerza intentaría salir y reunirse con el Octavo Ejército. Sin embargo, tendrían que sobrevivir otro día de duros ataques y pronto resultó evidente que el norte del perímetro iba a ser de nuevo el foco de los asaltos enemigos. Tras una incursión de Stuka especialmente dura a las 13,00 horas, los carros y la infantería penetraron hasta el corazón de las defensas pero, una vez más, los carros resultaron vulnerables mientras maniobraban torpemente entre las posiciones contracarro y de infantería hábilmente ocultas y, a duras penas, el perímetro aguantó. Las dos fuerzas aéreas volvieron a entablar batalla. Los Hurricane volaron a baja cota para ametrallar al enemigo al descubierto mientras que otros pugnaban para expulsar a la *Luftwaffe*. En total, se lanzaron 130 toneladas de bombas sobre Bir Hacheim aquel día.

Los soldados recibieron con alivio la orden de retirada, pues muchos de ellos habían perdido ya toda esperanza de salir vivos de Bir Hacheim. Tan pronto como oscureció comenzaron los preparativos. Koening había decidido salir hacia el oeste, donde las líneas enemigas parecían más débiles. Los zapadores se dispersaron por el campo de minas y trabajaron con desesperada rapidez en medio de la negra noche para abrir un camino para los vehículos. Éstos salieron de sus emplazamientos y se desplazaron lentamente hasta sus posiciones, oculto su ruido en medio de los disparos de los "75" con su última munición. La infantería se agrupó delante de los camiones, tensa y silenciosa. La misión de encabezar la salida correspondió a los legionarios de la 13 DBLE.

Los hombres del 2.º Batallón partieron, con el 3.er Batallón detrás. Según el plan, les iban a seguir los transportes de la brigada, de cinco en cinco, pero





Colección privada



IWM

los zapadores no tenían tiempo para abrir un pasillo tan ancho a través del campo de minas, y los camiones avanzaron en fila de a uno. Al poco tiempo se elevaron las primeras bengalas enemigas, que iluminaron el desierto con sus expectrales luces verdes, blancas y rojas, seguidas de las primeras ráfagas de ametralladora. La fuerza había sido avistada; a partir de entonces, fue el caos. En cuestión de minutos, los primeros camiones fueron alcanzados, estallaron en llamas e iluminaron los alrededores como si fuese de día. El pasillo abierto a través del campo de minas se convirtió en un mortal atasco de tráfico, pero los camiones que intentaban abrirse paso por otro lado quedaron rápidamente destruidos por las minas. Delante de la columna, los legionarios mantenían un desesperado combate con un enemigo invisible. Muchas acciones heroicas tuvieron lugar cuando pequeños grupos de legionarios aislados de sus comandantes se lanzaron, bayoneta calada y granada en mano, sobre nidos de ametralladoras alemanas. Pero ya no había salida por ningún sitio.

A las 03,00 horas Koening estaba desesperado. Si al amanecer su fuerza seguía en terreno abierto, se produciría una masacre. Ordenó a los Bren Carrier, tripulados casi en su totalidad por españoles, que se adelantasen al convoy y lanzasen una carga salvaje contra las líneas enemigas. Una vez abierta una brecha en las defensas, el resto de los hombres tendrían que seguirles como pudiesen. El propio Koening, cuyo vehículo conducía la inmutable chófer británica Susan Travers, se unió a este temerario asalto. A pesar de las adversidades, la balanza comenzó a equilibrarse. Durante toda la noche, los hombres y vehículos de la destartalada columna se abrieron paso a través de las líneas enemigas para reunirse con la fuerza británica que esperaba seis kilómetros al oeste.

En total, unos 2 600 soldados escaparon de Bir Hacheim. Para la mayoría, aquello fue como despertar de una pesadilla. Pero la heroica resistencia no sólo había servido para retrasar el avance del ejército del desierto de Rommel, sino también para despertar un nuevo espíritu en Francia. De Gaulle pudo reivindicar: "Paso a paso y de modo invencible, la Francia luchadora surge de entre las tinieblas de la adversidad. Aquí, el mundo encuentra de nuevo a Francia."

IWM

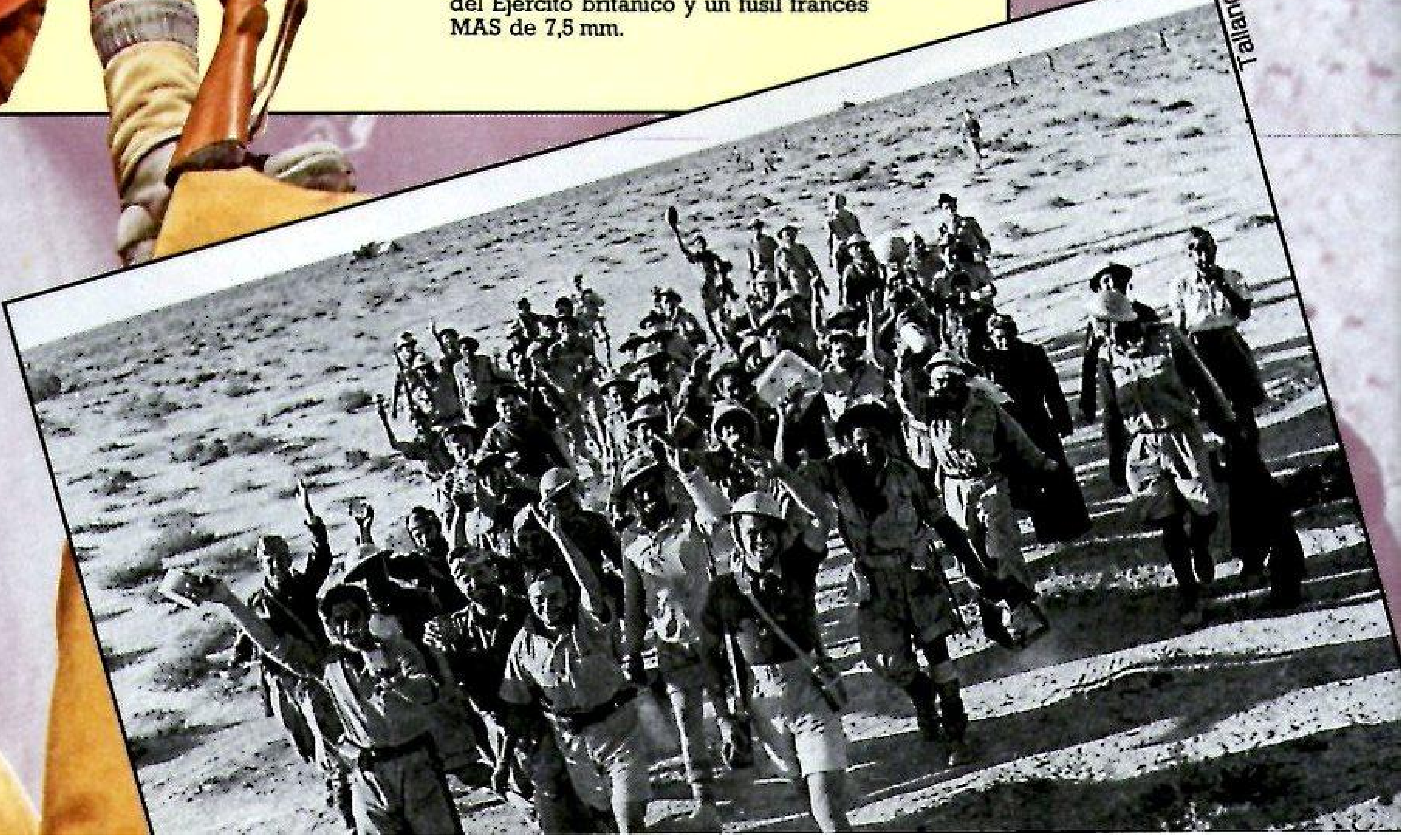


Legionario de la 13 DBLE (Legión Extranjera Francesa), Bir Hacheim 1942

Este legionario lleva uniforme y botas del Ejército británico y un fusil francés MAS de 7,5 mm.

Fotografía principal: Tras su heroica actuación en Bir Hacheim, los legionarios y otras unidades de combate de la Primera Brigada de la Francia Libre tuvieron una gran publicidad en todo el mundo. Se estimó que no menos de 43 nacionalidades estaban representadas dentro de esa fuerza. Abajo: Con la euforia y el alivio reflejados en sus rostros, los miembros de la brigada marchan hacia las líneas británicas después de 16 días de combate.

Tallandier



ESCUADRÓN X



Arriba: Miembros del Escuadrón X, rebautizado posteriormente Escuadrón (Mixto) N.º 3 del Comando (Interaliado) N.º 10. Esta unidad fue una de las escasas formaciones de combate conocidas que buscó voluntarios entre los muchos que huyeron del meteórico ascenso de Hitler al poder y que deseaban ansiosamente destruir el régimen nazi. A cada hombre se le proporcionaba una identidad y un pasado falsos para su protección en caso de que fuesen capturados en combate. Por ejemplo, los dos hombres situados en la parte superior de la fotografía (arriba) combatieron con los nombres de Farr y Moody, mientras que los situados en primer plano lo hicieron como (de izquierda a derecha) Latimer, Gordon y Firth.

Originarios de los países ocupados por Alemania, los hombres del Escuadrón X del 10.º Comando Interaliado libraron una guerra muy personal contra los ejércitos de Hitler

La historia de algunos hombres que escaparon de la Europa ocupada por los nazis y se convirtieron en comandos durante la Segunda Guerra Mundial –y comandos de primera– no es tan conocida como debiera. El grupo más numeroso lo formaron los integrantes de los Escuadrones del 10.º Comando (Interaliado) que incluía belgas, franceses, noruegos, etc. El Comando Interaliado era una formación *sui generis* dentro del Ejército británico, un grupo variopinto de hombres cuyo único punto en común era el deseo de expulsar a los nazis de sus respectivas patrias.

Dentro de esta inusual unidad, había un grupo de hombres aún más extraordinario. Nunca pasó de los 90 y se les conoció inicialmente como Escuadrón X –una denominación acuñada por Winston Churchill– y, más tarde, como Escuadrón (Mixto) N.º 3. No procedían de países invadidos por los nazis, sino de aquellos que se habían aliado a la causa de Hitler y de la propia Alemania. Estos refugiados políticos y raciales del nacionalsocialismo aborrecían el régimen nazi con tal intensidad que constituían una poderosa arma dentro de los difusos límites que separan a la guerra ordinaria de las operaciones clandestinas. Al principio fueron dirigidos por oficiales británicos y su líder fue un destacado lingüista, el capitán Bryan Hilton-Jones. Después, les capitanearon oficiales surgidos de sus propias filas. Hacia el final de la guerra, muchos de los miembros originales fueron ascendidos –un gran número de ellos en campaña– por su bravura, y todos alcanzaron el grado de oficial. Muchos hablaban un perfecto alemán y todos sin excepción utilizaban nombres ingleses falsos.

En la actualidad no queda ninguna prueba, pero es muy probable que el Escuadrón X se formase originalmente como unidad especializada de alto riesgo, entrenada en el sabotaje y la subversión, capaz de sobrevivir tras las líneas enemigas hasta completar su misión. De hecho, se planearon como mínimo dos operaciones de este tipo aunque nunca llegaron a ejecutarse: la destrucción de refugios de submarinos en Lorient y la de las primeras instalaciones de lanzamiento de V-1 en el Pas de Calais. Si las hubieran llevado adelante, las posibilidades de regreso hubieran sido prácticamente nulas. En lugar de ello, el Escuadrón X se empleó en pequeños grupos o bien de forma individual y, al final de la guerra, había demostrado de modo indiscutible su valía en combate. Sin embargo, el precio fue elevado. Un gran porcentaje de hombres del escuadrón murió, resultó herido o hecho prisionero.

Todavía en los comienzos, algunos de sus miembros pasaron a la Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE) o su rama militar, la Fuerza de Incursión a Pequeña Escala (SSRF), y el escuadrón sufrió sus primeras bajas cuando cinco de sus miembros se incorporaron a grupos especiales de inteligencia du-

Abajo: Anson, un miembro del Escuadrón X, se entrena con una de las clásicas armas usadas por los comandos británicos en la segunda guerra mundial, el subfusil norteamericano Thompson Modelo 1928A1 de 11,43 mm. Derecha: Los comandos del Escuadrón X eran enviados a Achnacarry, en Escocia, para su completo adiestramiento en la infantería de asalto. Abajo derecha: Los intérpretes del escuadrón buscan información entre los civiles sobre las unidades de las SS en la zona de St-Aubin-sur-Mer tras el desembarco del "Día D" en Ouistreham. Inferior, derecha: El Escuadrón (Mixto) N.º 3 fotografiado con el perro mascota de la unidad en Gales antes de la primera operación.

rante la incursión de Dieppe en agosto de 1942: sólo volvieron dos y ambos estaban heridos.

Otro porcentaje de componentes fue asimismo adiestrado de forma especial para las tres series de incursiones al otro lado del Canal denominadas *"Forfar"*, *"Hardtack"* y *"Tarbrush"*, que tuvieron lugar durante 1943 y 1944, antes del Día D. Algunos se entrenaron en el manejo de pequeñas embarcaciones utilizadas para llevar a los corsarios a la playa mientras que otros aprendieron el manejo de los equipos de radio para estas operaciones. Todo el escuadrón recibió entrenamiento pero sólo un miembro formó parte realmente de un lanzamiento operacional cuando se canceló la incursión de reconocimiento en paracaídas prevista para el escuadrón. El primero en entrar en acción fue un pequeño grupo agregado a las unidades de la 2.ª Brigada de Comando para la invasión de Sicilia e Italia y en estos combates los miembros del Escuadrón X se convirtieron en expertos en interrogar prisioneros e interpretar documentos capturados, y el número de ellos en Italia aumentó rápidamente. Su perfecto conocimiento del alemán coloquial también resultó muy valioso durante las patrullas nocturnas y para tareas de engaño. Estas habilidades se emplearon aún más a fondo cuando el resto del escuadrón se desplegó de modo similar entre la 1.ª y la 4.ª Brigadas de Comando que tomaron parte en el desembarco de Normandía.

Para ello, los hombres se dividieron y fueron destinados a los ocho comandos que formaban las dos brigadas, y también a ambos cuarteles generales. Así, cada comando recibió cuatro o cinco hombres y, de vez en cuando, se enviaba uno a cada escuadrón, aunque normalmente el oficial en jefe mantenía uno o dos en su propio







Ian Dear







IWM

cuartel general táctico o lo destinaba a la sección de inteligencia de la unidad.

El precio pagado por el escuadrón fue excesivamente alto durante los primeros días del combate en Normandía. Los soldados Franklin, Webster y Laddy murieron en la playa antes de llegar a ella y varios resultaron gravemente heridos. Fuller, el sargento a cargo del destacamento que marchaba con el Comando (RM) N.º 47, estaba en tierra de nadie guiando a los B-26 Marauder norteamericanos hacia una problemática posición alemana cuando una de las bombas cayó junto a él y lo mató. El mismo día, el cabo Moody y el soldado Norton murieron a causa de un proyectil de artillería durante una patrulla y, poco después, el soldado Lawrence, agregado al Comando N.º 3, fue capturado cuando intentaba coger un prisionero tras las líneas enemigas. Lawrence fue un hombre de asombroso valor pues solía atravesar las líneas enemigas de noche, susurrar a algún despistado centinela alemán un lacónico "sígueme" y conducirlo de vuelta a las posiciones del Comando antes de que se diese cuenta de lo que sucedía. La noche que fue capturado debía estar intentado una vez más este truco cuando fue descubierto.

Otro miembro del Escuadrón X, el sargento Thompson, agregado al Comando N.º 4, también fue capturado durante una patrulla muy característica del tipo de acciones del escuadrón. Con órdenes de infiltrarse tras las líneas alemanas a fin de observar el tráfico de ciertos cruces de carreteras, Thompson y un oficial inglés consiguieron llegar a la carretera que marcaba la primera línea alemana pero les resultó imposible cruzarla, ni siquiera de noche. En lugar de ello, se tendieron en una zanja y, al día siguiente, observaron al enemigo desde una distancia de unos 40 m. Cuando de nuevo anocheció, hicieron otro intento de cruzar la carretera pero fueron avistados y se les disparó. El oficial fue alcanzado pero consiguió escapar fingiendo estar muerto; en cambio, Thompson fue capturado. Afortunadamente, su verdadera identidad nunca fue descubierta y volvió a Inglaterra a salvo tras terminar la guerra. Sin embargo, el resto



Ian Dear

LOS PROPIOS EXTRANJEROS ENEMIGOS DEL REY

El concepto de Escuadrón X lo concibió lord Louis Mountbatten, pero fue el capitán Bryan Hilton-Jones quien escogió cada uno de los hombres de entre los cientos que se ofrecieron voluntarios en las compañías no británicas del Cuerpo de Zapadores, donde se bautizaron a sí mismos en tono de broma como los Propios Extranjeros Enemigos del Rey. Todos hablaban un buen inglés aunque conservaban sus acentos particulares y, mientras algunos procedían de países ocupados tales como Checoslovaquia y la Hungría alineada con el Eje, la mayoría eran alemanes o austriacos. Unos pocos habían vivido en Gran Bretaña antes de la guerra, pero muchos habían salido de su país en el último minuto huyendo de los campos de concentración. Para proporcionarles algún tipo de protección, los hombres recibieron nombres ingleses y un pasado falso, además de documentos de identidad falsificados, y su verdadero origen se mantenía en el más absoluto secreto. A su entrenamiento en el norte de Gales y en la Escuela Comando de Achnacarry, en Escocia, se añadían unos cursos especializados. No sólo estaban versados en el paracaidismo, el manejo de botes, explosivos, alpinismo, el disparo de armas alemanas, etc., sino que también eran expertos en funciones tales como conducir un tren, abrir cerraduras e identificar las insignias de todas las unidades conocidas del Ejército alemán. Debieron ser con gran diferencia el grupo de hombres mejor entrenados en el Ejército británico, lo que no resulta sorprendente ya que entre sus filas se encontraba un número muy desproporcionado de individuos educados y de gran inteligencia. Estos hombres combatieron con un valor poco reconocido durante mucho tiempo y fueron doblemente valerosos pues siempre corrían el riesgo de ser hechos prisioneros por el enemigo y ser obligados a revelar su verdadera identidad.



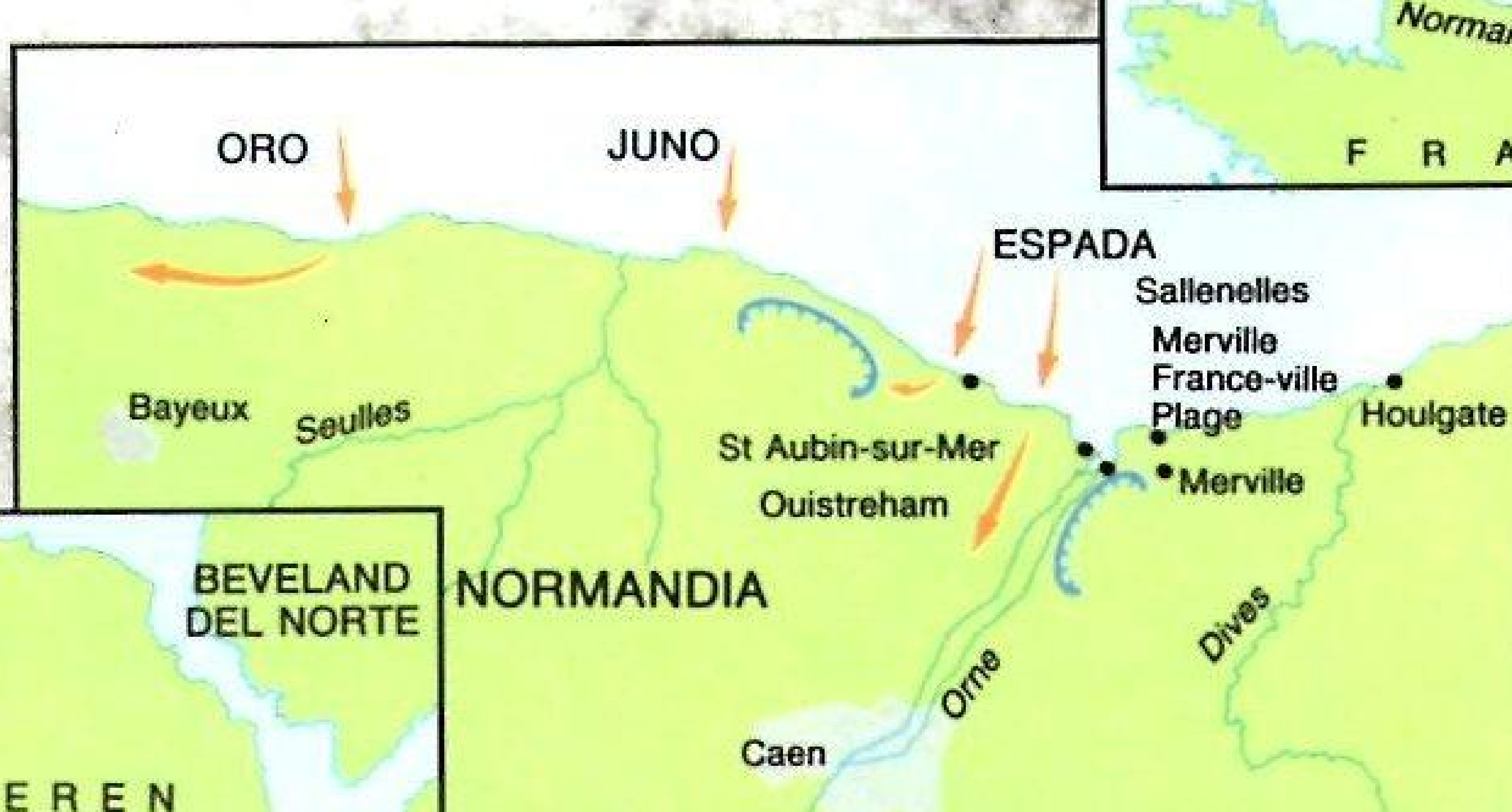


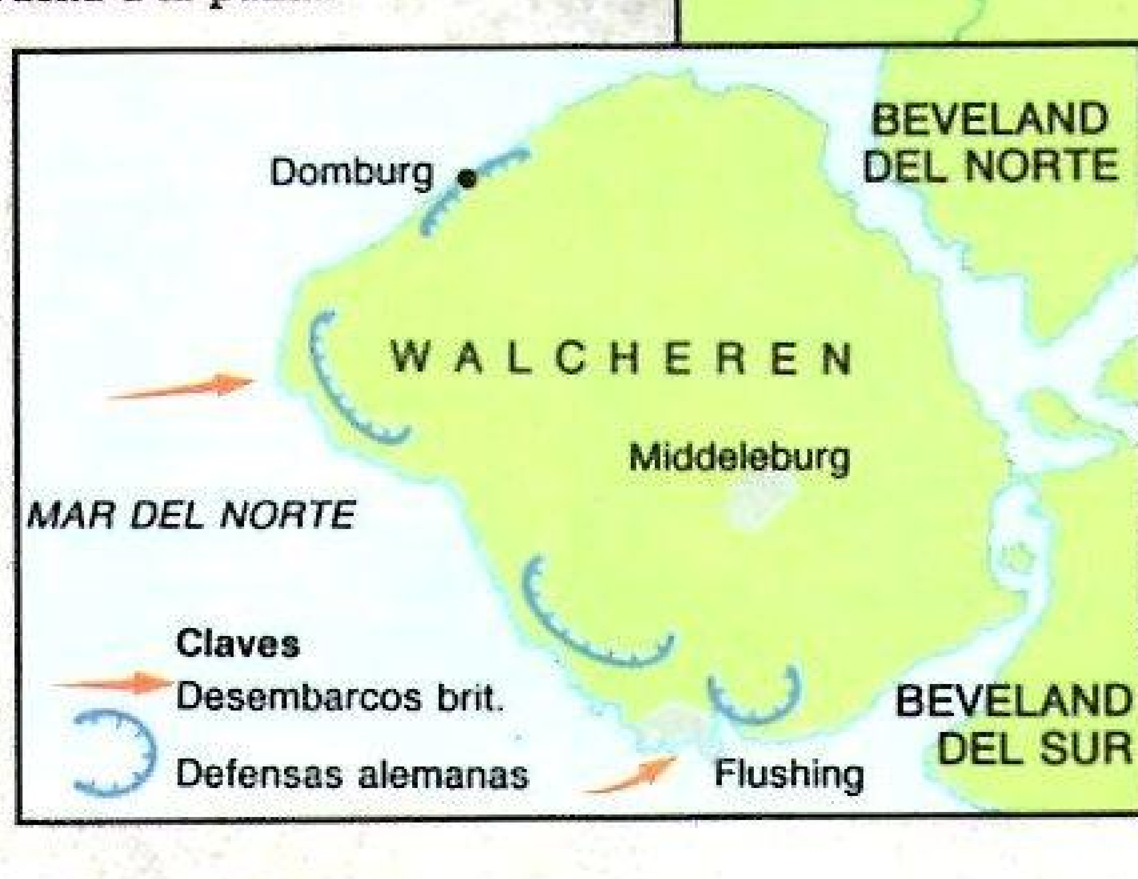
n Dear

del destacamento de Thompson tuvo peor suerte y sus componentes fueron eliminados a las dos semanas del desembarco. Howarth, el sargento a cargo, resultó herido en la playa, al igual que el cabo Sayers, un húngaro que sirvió en el Ejército francés

Superior, derecha: Unos comandos preparan las granadas durante el viaje a Normandía. Arriba: La Grande Ferme du Buisson, situada cerca de Sallenelles y Merville, en el río Orne, constituyó el frente durante las semanas inmediatas al "Día D"; controlada por el Comando (RM) N.° 47 durante el día, era visitada por las patrullas alemanas durante la noche y fue escenario de numerosas emboscadas y tiroteos. Derecha: Hombres del Escuadrón X, totalmente equipados para la guerra, fotografiados en Alemania en 1945; para algunos fue una vuelta a la patria.









Los hombres del Escuadrón X, se entrenaban en las mortíferas artes del sabotaje y aprendían a sobrevivir al otro lado de la primera línea. Durante la liberación de Francia y los Países Bajos, fueron la punta de lanza del desembarco aliado en Normandía y tomaron parte en la captura de Walcheren.



IWM



antes de la guerra, mientras que el soldado Graham murió el 13 de junio.

Los del Comando (RM) N.° 45 también sufrieron numerosas bajas durante los primeros días de un intenso combate. Durante el ataque del comando en Merville-Franceville-Plage, el soldado Arlen, un boxeador que había jurado ganar la Cruz Victoria, se enfureció de tal modo cuando empezaron a dispararle mientras ondeaba una bandera blanca durante unas negociaciones con los alemanes para rendirse, que cargó él solo contra ellos y fue muerto inmediatamente. Al día siguiente, otro miembro del destacamento, el soldado Saunders, fue herido y capturado, pero los dos restantes miebros, el sargento Stewart y el cabo Shelley, sobrevivieron a un salvaje ataque alemán sobre las posiciones del comando en Merville. Fue allí donde se destacaron los dos miembros del Escuadrón X al rechazar un ataque sobre el corral de una granja en el que estaba atrapado parte del comando. Los alemanes estaban arrojando granadas de mano y los dos comandos pensaron que si el enemigo podía lanzarlas sobre ellos, se les podría pagar con la misma moneda. Así, reunieron todas las granadas en una bufanda de camuflaje y, cuando vieron llegar una enemiga, arrojaron a su vez una en la dirección desde la que procedía la primera. Los resultados fueron muy positivos y, finalmente, consiguieron instalar una ametralladora Bren en una de las entradas para peinar la zona circundante y permitir que los demás pudieran escapar. Por su valor durante el incidente. ambos fueron condecorados inmediatamente con sus respectivos ascensos en campaña.

A los 18 días del desembarco, el 24 de junio, se pudo contener a los alemanes que atacaban la cabeza de puente aliada en Meville, y los dos comandos tenían el control indiscutible de la tierra de nadie situada en la parte del flanco oriental. En una zona de la tierra de nadie había una granja formada por tres edificios, llamada la Grande Ferme de Buisson, donde se jugaba al ratón y el gato con los alemanes. Durante el día, los comandos la utilizaban como puesto de observación, abandonándola de noche a los alemanes, quienes dejaban mensajes para los comandos escritos en las paredes en un inglés de andar por casa. La granja era el punto de partida de muchas patrullas de combate del comando y, en las semanas previas al avance aliado, muchos miembros del Escuadrón X morirían o serían gravemente heridos en esta zona. El cabo Terry, agregado al Comando (RM) N.° 47, fue herido cerca de allí; el soldado Andrews murió al pisar una mina cuando se alejaba de la granja y el cabo Gilbert recibió un disparo en la pierna al topar con una patrulla alemana dentro de los edificios. El sargento Villiers y los cabos Drews, Envers y Harris también resultaron bajas, bien durante este período de guerra estática o bien durante el inicio del avance aliado. En total, 27 de los 44 miembros originales del Escuadrón X que tomaron parte en el desembarco de Normandía murieron, fueron heridos o hechos prisioneros durante los tres primeros meses de combate en Francia.

"Partimos a las 03,00 horas, cruzamos el campo de minas y nos instalamos tras las líneas alemanas"

En octubre de 1944 empezaron a reclutarse refuerzos para el maltrecho escuadrón, pero sólo algunos llegaron a entrar en acción. Por entonces, el capitán Griffith, un estudiante de medicina alemán que había ejercido como sargento en el escuadrón antes de ser ascendido, había tomado el mando. Hilton-Jones había sido herido de gravedad durante una patrulla en Francia; él y otros miembros supervivientes volvieron a Inglaterra con sus unidades de adopción para descansar y recuperarse. Sin embargo, los comandos de la Brigada N.° 4 participaron en otra batalla más. El 1 de noviembre de 1944, la brigada atacó por sorpresa la fortaleza isleña de Walcheren, que guardaba la desembocadura del rio Scheldt. En los ocho días de intenso combate, los germanohablantes antinazis sufrieron algunas bajas más. El cabo Hamilton murió durante el desembarco y otro hombre resultó herido. No obstante, tanto el sargento Gray como el cabo Latimer, agregados al Comando (RM) N.° 41, que atacaba hacia el noreste en dirección a Domburg, desembarcaron ilesos. Una vez en tierra, pasaron a ejecutar una de las actividades características del Escuadrón X: la de infiltrarse tras las líneas enemigas y capturar un prisionero para su interrogatorio e identificación. El sargento Gray informaría:

"Partimos a las 03,00 horas, cruzamos el campo de minas y nos instalamos tras las líneas alemanas.



Ian Dear



EL CAPITAN BRYAN HILTON-JONES

Bryan Hilton-Jones, hijo de un médico rural, consiguió matrícula de honor en los exámenes de graduación en Lenguas Modernas en la Universidad de Cambridge y hablaba un perfecto alemán. Fue un brillante alpinista y sus juveniles rasgos ocultaban una gran rudeza física y de carácter. Con un pobre sentido del humor, hasta el punto de llegar a ser taciturno, fue un oficial de dedicación absoluta, conocido por todos sus hombres como "el patrón". Cuando estalló la guerra, se unió a la Artillería Real y después se ofreció voluntario a los Comandos. Mientras servía como teniente en el Comando N.° 4, se le asignó el mando del Escuadrón X del Comando (Interaliado) N.° 10. Se trasladó a Gales con un pequeño grupo de voluntarios y, acto seguido, les hizo marchar 85 km desde Harlech a los altos de Snowden, ida y vuelta. En acción, era tan decidido como concienzudo. En mayo de 1944 dirigió una serie de incursiones de reconocimiento vitales al otro lado del canal y fue condecorado con la Cruz Militar por los fructíferos resultados de todas ellas. Su ascenso a mayor y a segundo en el mando del 10.° Comando (Interaliado) el mismo mes lo apartó del combate en Normandía, pero fue gravemente herido mientras dirigía a miembros de la resistencia francesa a través de las líneas alemanas en una operación nocturna. Sus días de combate habían terinado pero el entusiasmo y la eficacia en combate que inculcó a sus hombres, los hizo distinguirse en algunos de los más encarnizados combates de primera línea de la guerra.

Cogimos unos pocos prisioneros que llevaban café y los interrogamos sobre la situación de su oficial en jefe. Eran muy reacios a decírnoslo. Entonces les dije que los mataría si no hablaban y empezaron a llorar. En aquel instante vi salir a una figura de una casamata que pedía su café en mitad de la semioscuridad. Así supe que aquél era el hombre que buscabamos y estaba a punto de ametrallarlo cuando Latimer cayó del cielo –o así lo pareció– justo sobre él. Golpeó al hombre contra el suelo y acabó con él. Lo llevamos ante nuestro oficial en jefe y le traduje lo que éste quería decirle. Le convenció para que se rindiese y el oficial alemán accedió a volver a sus posiciones y persuadir a sus hombres para que depusiesen las armas."

En enero de 1945, ambas brigadas comando volvieron a la acción, esta vez al noroeste de Europa y tomaron parte en el avance final hacia Alemania. Para entonces, muchos de los miembros del Escuadrón X que habían sido heridos en Normandía ya estaban de regreso en sus unidades sólo para ser heridos nuevamente o morir. El cabo Harris, gravemente herido en el rio Aller con el Comando (RM) N.º 45, fue condecorado inmediatamente con la Medalla Militar por su valor en combate; Howarth, que había ascendido a sargento mayor del escuadrón, murió a causa de un proyectil de artillería inmediatamente después de su ascenso; Griffith fue abatido por un francotirador durante una incursión sobre una isla del rio Maas; los sargentos Villiers y Seymur murieron durante el vadeo del Rhin cuando su vehículo anfibio Buffalo fue alcanzado de lleno.

A pesar de las numerosas pérdidas, los miembros del Escuadrón X siguieron operando con un fervor y una dedicación que provocaron la admiración continua de los británicos que combatieron con ellos. Uno, sorprendido con el mayor de la brigada y su conductor en una emboscada mientras viajaban a Osnabrück, le arrebató la bicicleta a un transeunte y se marchó corriendo para pedir ayuda. Hubo un intenso tiroteo y el grupo atrapado consiguió zafarse, pero el mayor de la brigada vio algo sorprendente:

"Poco después de que el enemigo dejase de disparar, advertí la presencia del cabo Clarke, vestido ahora con ropas civiles, marchando hacia nosotros en bicicleta por la carretera. Realizó un breve giro, nos comunicó a voces la información que necesitabamos saber y siguió pedaleando hacia la ciudad. Posteriormente, me dijo que pudo contactar con civiles alemanes y fijar el lugar exacto de las posiciones enemigas. Fue una acción muy valiente que exigió no sólo valor sino también una iniciativa de mucho calibre".

Cuando llegó por fin la victoria y Alemania capituló, los miembros del Escuadrón X supervivientes se convirtieron en miembros vitales de la red de inteligencia aliada y de los equipos de interrogatorios enviados para buscar hombres de la Gestapo y las SS y ayudar a la "desnazificación" de la industria alemana. Para algunos, el trabajo resultó de una angustia superior a los límites soportables. Un hombre del Escuadrón X tuvo que interrogar al primer comandante de Auschwitz, Rudolf Hoess, al que había encontrado escondido en una granja. "Estuve borracho una semana", escribió después, "me despreciaba a mí mismo. Aquel hombre era el que había asesinado a mi madre". Otro miembro del escuadrón pasó algún tiempo como interno de un manicomio porque se sospechaba que un buscado oficial de la Gestapo se escondía allí. Era un trabajo desagradable.

Algunos miembros del escuadrón tardaron incluso dos años en retirarse del servicio debido al valor de su contribución a la rehabilitación de Alemania. Cuando por fin pasaron a la categoría de civiles, casi todos ellos solicitaron la nacionalidad británica y se les concedió. Unos pocos volvieron a Alemania, pero la mayoría se instaló en Estados Unidos, Canadá o Gran Bretaña, donde tendrían tanto éxito en la vida civil como lo tuvieron en la militar. Entre ellos estaban dos jueces, un miembro del Colegio Balliol de Oxford, un vicepresidente de la American Express, un erudito de Fulbrifhf... Nunca una guerra contó con un grupo de hombres tan distinguido.

Abajo: Un *jeep* dirige una columna de prisioneros por las calles de Osnabrück tras el fructífero asalto de la Brigada Comando N.º 1 en la noche del 3 de abril de 1945. La brigada, que incluía miembros de habla alemana agregados a cada comando, estaba bajo el mando de la 6.ª División Aerotransportada para el ataque y la fotografía procede de un noticiario producido por la Unidad Cinematográfica de la Brigada Aerotransportada. Inferior: Miembros del Escuadrón X en los primeros días de la unidad; el cabo Wilmers y los soldados de primera clase Howarth y Griffith. Tras su ascenso, Griffith sucedió a Hilton-Jones como líder de la tropa cuando este resultó herido en Francia.

Ian Dear



Ian Dear

HELICOPTEROS EN GUERRA

Los helicópteros ligeros del Escuadrón Aéreo de la 3.ª Brigada de Comandos estuvieron casi sin respiro en primera línea durante la guerra de las Malvinas de 1982



Abajo: La tripulación de un Aérospatiale Gazelle del 3.º Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando revisa el motor (inferior) y comprueba los instrumentos antes del vuelo.

Colección privada

El viernes 2 de mayo de 1982, todos los hombres del 3.er Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando estaban a punto de salir de permiso. Su oficial en jefe, el mayor Peter Cameron, ya estaba esquiando en Francia. Pero, de pronto, se cancelaron todos los permisos y a las 03,15 horas, se dio a la brigada un plazo máximo de setenta y dos horas para partir: "Están a punto de invadir a los del sur".

Siguió un fin de semana lleno de confusiones y hubo constantes cambios de planes mientras se concentraba frenéticamente a hombres y equipos. El Cuerpo Aéreo del Ejército prácticamente limpió los almacenes de Middle Wallope de repuestos mientras que el mayor Cameron y el capitán Andrew Eames, piloto jefe y segundo en el mando, elaboraron la lista de artículos vitales a comprar. Entre ellos estaban los transpondedores necesarios para que los buques reconociesen a sus helicópteros, supresores infrarrojos para los escapes y los anteojos de visión nocturna (NVG); éstos y los restantes artículos se adquirieron con una rapidez increíble.

El lunes 5 de mayo, el escuadrón embarcó sus helicópteros, nueve de sus 12 Aérospatiale SA341 Gazelle y los seis Westland Scout, a bordo de los LSL

Colección privada



LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO BRITÁNICO

El Ejército británico ha tenido un componente aéreo desde que los Ingenieros Reales pusieron en campaña una sección de globos en 1873. Muchas de las funciones de las unidades aéreas originales del ejército pasaron finalmente a la Real Fuerza Aérea al crearse ésta en 1918, pero en 1942, la necesidad de una fuerza combinada de aire e infantería, condujo a la formación del Regimiento de Paracaidistas y del Regimiento de Pilotos de Planeadores, ambos bajo el control administrativo del Cuerpo Aéreo del Ejército (véase la insignia abajo). Tras disolverse de forma temporal en 1950, al traspasarse el Regimiento de Paracaidistas a la Infantería de línea, el Cuerpo Aéreo del Ejército volvió a formarse en 1957, al unirse el Regimiento de Pilotos de Planeadores con los escuadrones del Puesto de Observación Aérea de la Real Fuerza Aérea. Hoy día, el Cuerpo Aéreo del Ejército comparte su cuartel general de Middle Wallop, en Hampshire, con armas de apoyo tales como el Ala de Ingeniería Aérea, REME, el Taller (de Aviación) REME 70 y la Unidad de Apoyo Aéreo RAOC 1, y Middle Wallop es la base principal de entrenamiento del personal que llega de todas las ramas del cuerpo. El Centro del Cuerpo Aéreo del Ejército es responsable, además, del entrenamiento del personal aéreo de la Real Infantería de Marina, incluido el del 3.º Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando (véase la insignia en el extremo derecho). Los pilotos y demás personal aéreo del escuadrón son voluntarios procedentes de la Real Infantería de Marina, el Cuerpo Aéreo del Ejército y la Artillería Real.



(buques logísticos de desembarco) que les llevaría al sur. La industria aérea británica, al enterarse del destino y los motivos del viaje, ofreció su ayuda total y, al día siguiente, el escuadrón embarcó y zarpó hacia isla Ascensión. Durante su travesía hacia el sur, las cuatro patrullas, separadas en buques distintos, se dedicaron a practicar día y noche los métodos de desembarco en la cubierta de vuelo. Los hombres se entrenaron realizando aterrizajes diurnos de emergencia en cubierta por si sus pilotos eran heridos.

Una ingente cantidad de pertrechos les esperaba en isla Ascensión. Los mecánicos y armeros recogieron los pertrechos y los técnicos los instalaron frenéticamente. Los Gazelle efectuaron pruebas de tiro con sus recién adquiridos cohetes SNEB y los Scout con sus SS-11. Las tácticas de vuelo se discutieron y se decidieron a la sombra de los veladores del Exiles Club. Después, cuando los buques reanudaron su viaje, siguió el entrenamiento, incluidos los usuales preparativos para las operaciones de comandos. Tres Scout del 656.º Escuadrón del Cuerpo Aéreo del Ejército se unieron a los buques bajo el mando de Peter Cameron.

"Entonces, de repente, llegó la muerte. Y supimos lo que significaba ir a la guerra en un helicóptero"

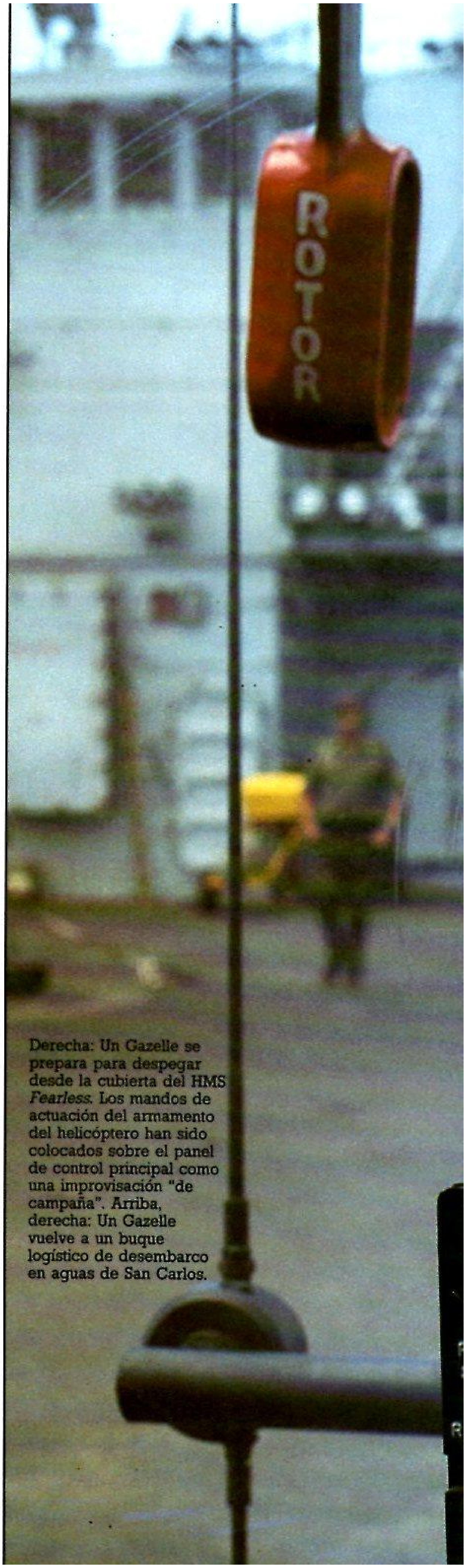
El 21 de mayo, el día del primer desembarco en San Carlos, en isla Soledad, se produjo la brusca entrada en la realidad del combate. El capitán Nick Pounds, oficial al mando de la Patrulla M narró después aquel momento:

> "Los helicópteros ligeros nunca habían estado con anterioridad en una guerra. Era una bonita mañana; se percibía una sensación progresiva de lasitud a través de la radio; todo marchaba bien. Entonces, de repente, llegó la muerte. Y supimos lo que significaba ir a la guerra en un helicóptero."

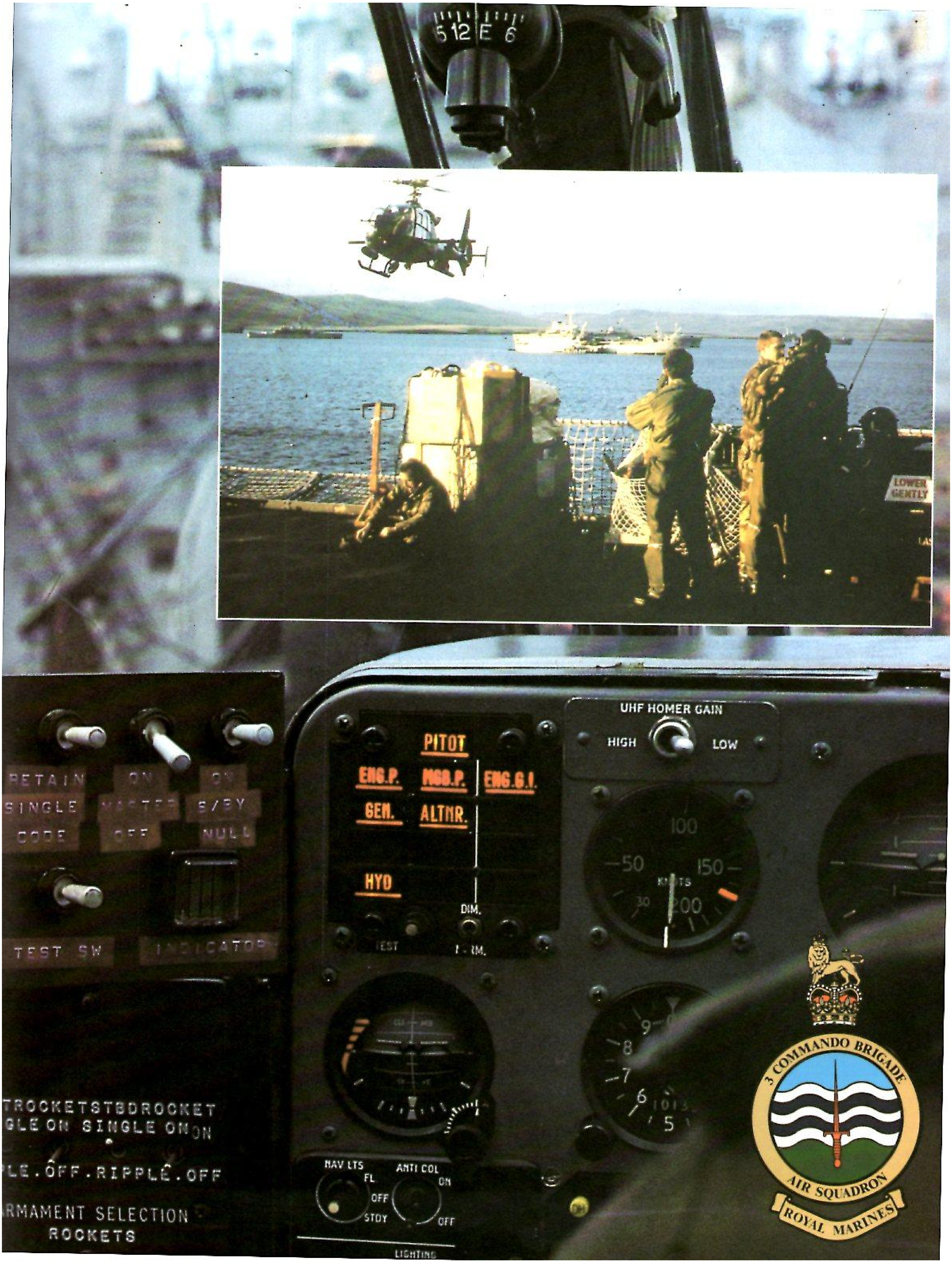
El vuelo se había iniciado bien antes del amanecer de aquel funesto día, cuando los helicópteros ligeros despegaron para dejar sitio en cubierta a los Sea King que acababan de trasladar a la primera oleada de tropas a tierra. La segunda oleada, que marcharía a tierra en buques de desembarco, se retrasó una hora por problemas de carga en las lanchas y por la niebla existente en la boca norte del seno Falkland. Los desembarcos aéreos y navales comenzaban a desmarcarse de lo programado.

Cuando la primera oleada hubo llegado a la costa, se concedió máxima prioridad a la descarga de los misiles antiaéreos Rapier de la Fuerza Operacional mediante los Sea King antes del amanecer, momento en que la Fuerza Aérea argentina entraría en escena con toda seguridad. Los dos Gazelle de la Patrulla C se encargaron de reconocer y despejar algunos emplazamientos de Rapier y después actuaron como escolta de los Sea King mientras estos traían los lanzadores. Puesto que aún no habían llegado las lanchas de desembarco con la segunda oleada, los helicópteros tendrían que volar ahora sobre zonas no aseguradas por las fuerzas de Tierra.

Los Gazelle volaron a la cabeza de los Sea King. Se les ordenó agruparse, una regla muy estricta ya que los helicópteros separados eran muy vulnerables. Hubo que aceptar la cruda realidad: los "Gazelle eran menos vitales que los Sea King", y los tripulantes sabían que si ellos no atraían el fuego de tierra mientras volaban sobre los futuros emplazamientos de Rapier, entonces no habría problema para que los Sea King distribuyesen sus valiosísimas cargas. Tras despegar del RFA *Sir Galahad*, los Gazelle pusieron



Derecha: Un Gazelle se prepara para despegar desde la cubierta del HMS *Fearless*. Los mandos de actuación del armamento del helicóptero han sido colocados sobre el panel de control principal como una improvisación "de campaña". Arriba, derecha: Un Gazelle vuelve a un buque logístico de desembarco en aguas de San Carlos.



LOWER GENTLY
UHF HOMER GAIN
HIGH
LOW
PITOT
ENG.P.
MGB.P.
ENG.G.I.
GEN.
ALTNR.
HYD
DIM.
TEST
RETAIN
SINGLE
CODE
ON
MASTER
OFF
ON
S/BY
NULL
TEST SW
INDICATOR
KNOTS
NAV LTS
ANTI COL
LIGHTING
3 COMMANDO BRIGADE
AIR SQUADRON
ROYAL MARINES

EL GAZELLE

El Gazelle es uno de los tres helicópteros producidos conjuntamente por Aérospatiale y Westland siendo los otros modelos el Puma y el Lynx.

El prototipo francés voló por primera vez el 7 de abril de 1967 y ahora se montan varias versiones en Yeovil, Somerset. Estas incluyen el SA341B del Ejército británico (denominado Gazelle AH Mk 1), el SA341C de la Armada Real (denominado HT Mk 2) y el entrenador SA341D de la RAF (HT Mk 3), más la versión de comunicaciones SA341E (HHC Mk 4). El AH Mk 1 sustituye al Bell Modelo 47 Sioux como helicóptero ligero de uso general del Cuerpo Aéreo del Ejército, está propulsado por una turbina Turboméca/Rolls Royce Astazou 111N de 590 hp y tiene una velocidad de crucero de 262 km/h. Su alcance es de 665 km y aloja una tripulación de uno, dos o tres pasajeros.

El armamento del Gazelle puede incluir dos contenedores de cohetes de 68 mm, dos Minigun de tiro frontal o dos ametralladoras de 7,62 mm, estas últimas montadas bien detrás del piloto para disparar hacia los lados o bien instaladas en contenedores situados sobre los patines de aterrizaje. Los misiles que puede llevar incluyen cuatro AS.11, cuatro o seis HOT o TOW, o bien dos AS.12, todos ellos con sus respectivos sistemas de visores. El AH Mk 1 del Ejército británico está equipado con una radio para poder comunicarse con las tropas terrestres.

rumbo a la costa. Unos minutos después estaba claro que algo había ido mal.

Un Gazelle había sido derribado por fuego de armas portátiles mientras volaba sobre las elevaciones de terreno al este de Puerto San Carlos. El piloto, sargento Andy Evans resultó mortalmente herido pero consiguió dirigir de algún modo el helicóptero a salvo hasta el mar. Su acompañante, el sargento Eddie Candlish, infló el chaleco salvavidas de Evans y consiguió nadar unos 650 m en aquellas heladas aguas hasta la costa, tirando de Evans tras de sí, al tiempo que un grupo de argentinos disparaban sus ametralladoras contra ellos desde la orilla. De forma milagrosa, Candlish escapó ileso y llevó a Evans a tierra. A pesar de los desesperados esfuerzos de Candlish y los malvineses Thora Alazia y Suzanne McComish, el sargento Evans murió.

Al teniente Robin Makeig-Jones se le ordenó que se uniese al segundo Gazelle (pilotado por el teniente Ken Francis a fin de investigar. Antes de llegar al helicóptero, sin embargo, Francis y su acompañante, el cabo "Giff" Giffin, habían partido probablemente en busca del Gazelle perdido. En tierra, Candlish observó horrorizado como el Gazelle sobrevolaba la misma posición enemiga al este de Puerto San Carlos. Una ráfaga de fuego desintegró la burbuja de *perspex* del helicóptero y lanzó al aparato igual que a una piedra contra la ladera de la colina. Ambos hombres murieron de forma instantánea. Probablemente, ni Francis ni Giffin vieron nunca a la patrulla enemiga dado que era un día claro y brillante y volar con el sol de frente dificultaba la observación.

Makeig-Jones evitó más daños y, con su aparato vibrando de forma endemoniada, regresó a duras penas

Incapaz de establecer contacto con los dos Gazelle, Robin Makeig-Jones voló cautelosamente hasta la zona. Mientras exploraba con cuidado y hacía de tripas corazón para echar un rápido vistazo antes de dirigirse hacia la seguridad de las colinas, rodeó el saliente, una colina situada al este de Puerto San Carlos. Inmediatamente, empezaron a dispararle, perdiendo una de las palas de la hélice de la cola y recibió 12 impactos en el fuselaje de cola. Una bala atravesó la cabina y pasó casi rozando a su compañero, el cabo Roy Fleming. Con gran habilidad, Makeig-Jones evitó más daños y, con su aparato vibrando de forma endemoniada, volvió a duras penas al *Sir Galahad* proporcionando así el primer informe exacto de la posición enemiga al brigadier. Había visto unos 40 argentinos que se retiraban desde Puerto San Carlos y el comandante de la brigada por fin supo que no había ningún contraataque inminente.

A pesar de estas tragedias, el 3.er Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando marchó a la batalla de Darwin y Ganso Verde como si fuesen curtidos y prudentes veteranos. Antes de la batalla, el personal aéreo del escuadrón subió a las montañas de Sussex para estudiar la disposición del terreno con miembros del 2.° Batallón del Regimiento de Paracaidistas (2 Para) a los que cubrirían con sus vuelos. El capitán Eames marchó a la plana mayor táctica del batallón como oficial de enlace para coordinar las tareas de los helicópteros.

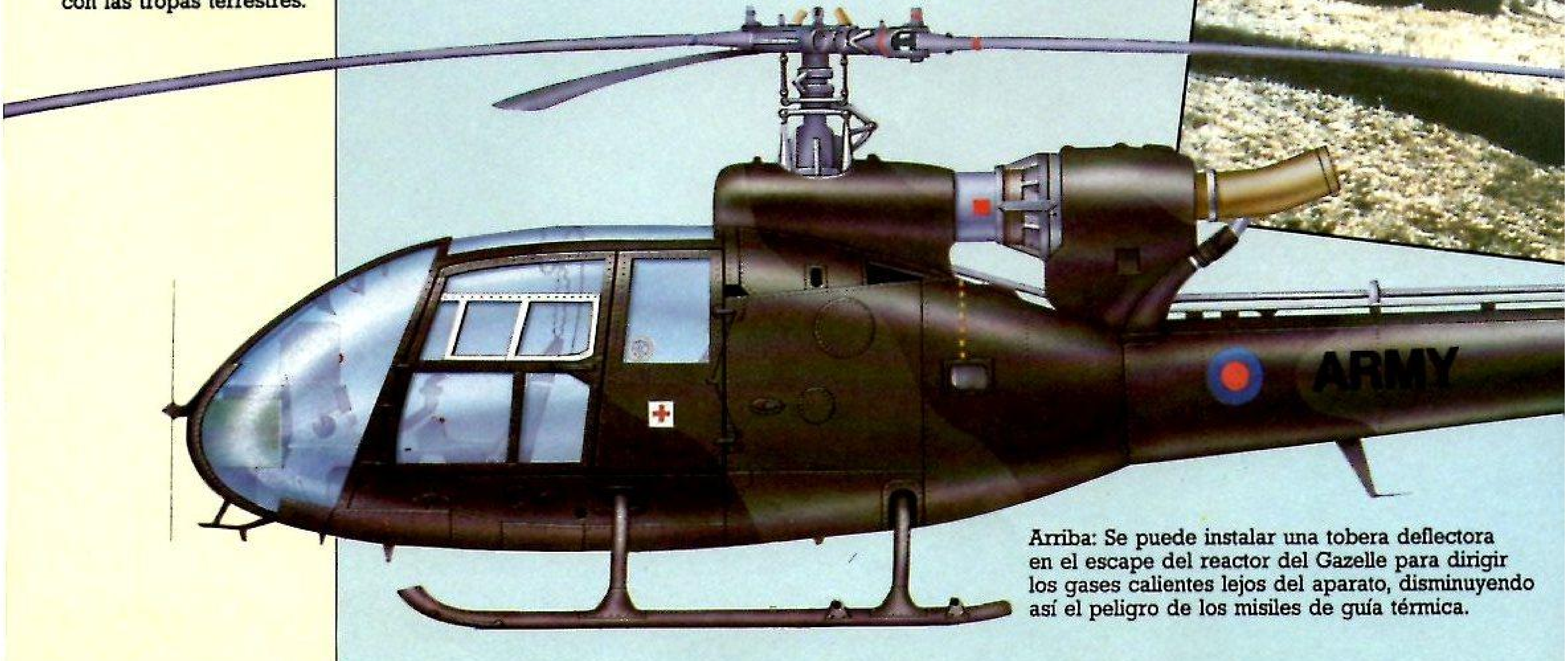
Se destinaron dos Gazelle de la Patrulla M y dos Scout de la Patrulla B a los "Paras". Su primera misión sería reabastecer al batallón de Camilla Creek House, 17 km al sur de San Carlos. La noche del 26 de mayo, los "paras", que llevaban lo que podían, marcharon hacia el sur en dirección a la casa para descansar y, durante todo el día siguiente, los helicópteros del escuadrón ascendieron junto a los barrancos transportando los misiles Blowpipe y munición al tiempo que tomaban todas las precauciones para evitar alertar a los argentinos.

El batallón atacó el istmo de Darwin a la noche siguiente y, al amanecer del día 28, los helicópteros volaron hacia el sur en su ayuda. Con una niebla matinal encima de las montañas de Sussex era difícil controlar el progreso de la batalla. Llevaron la muni-

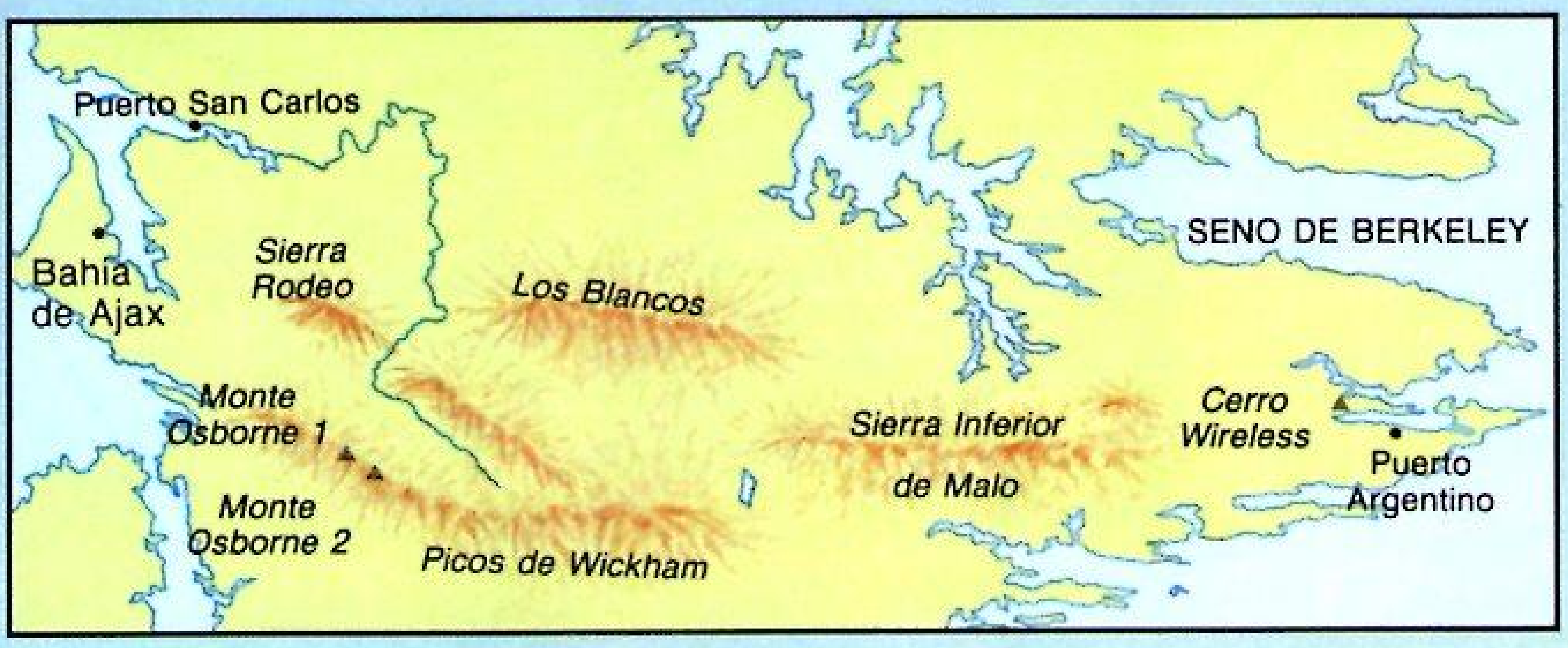


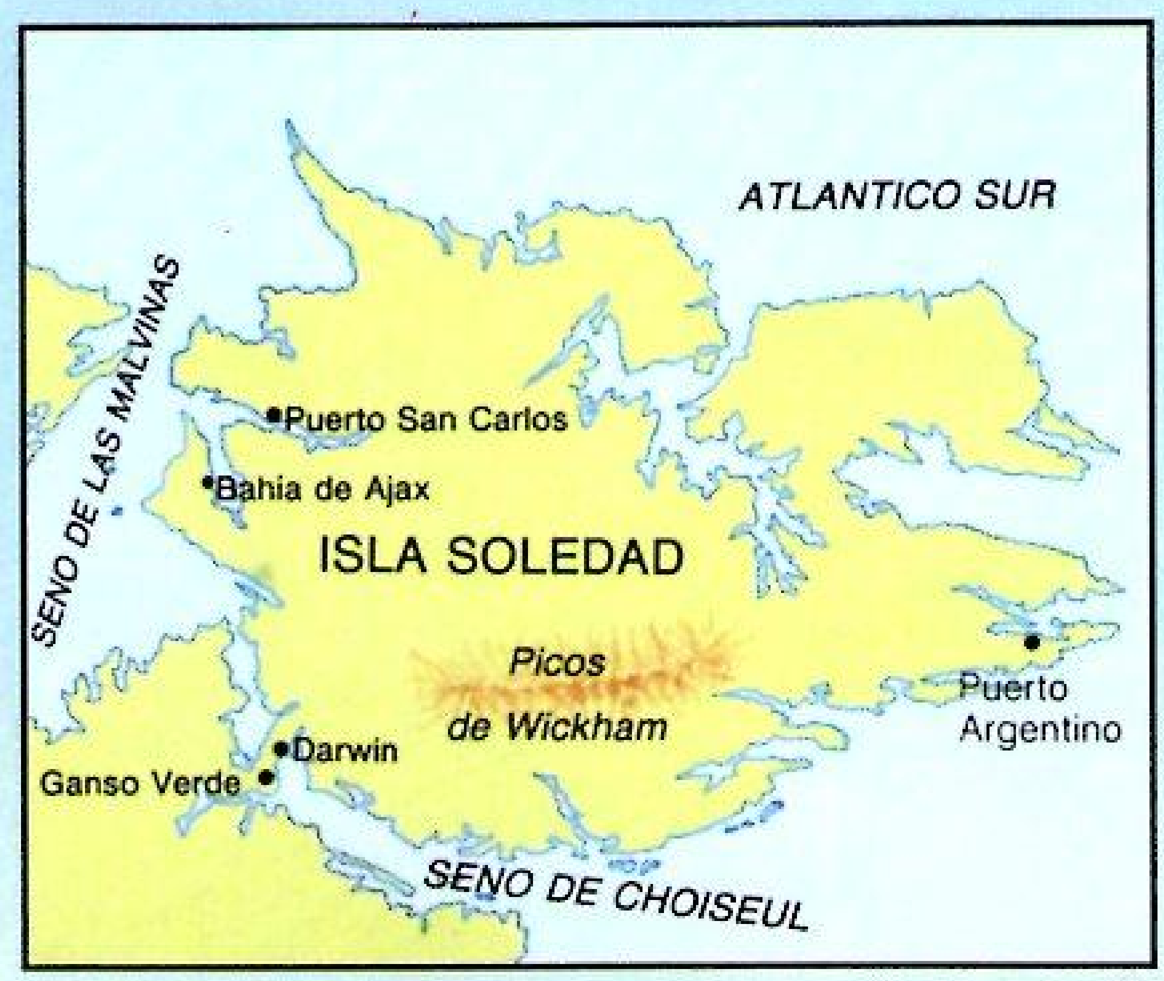
Colección privada

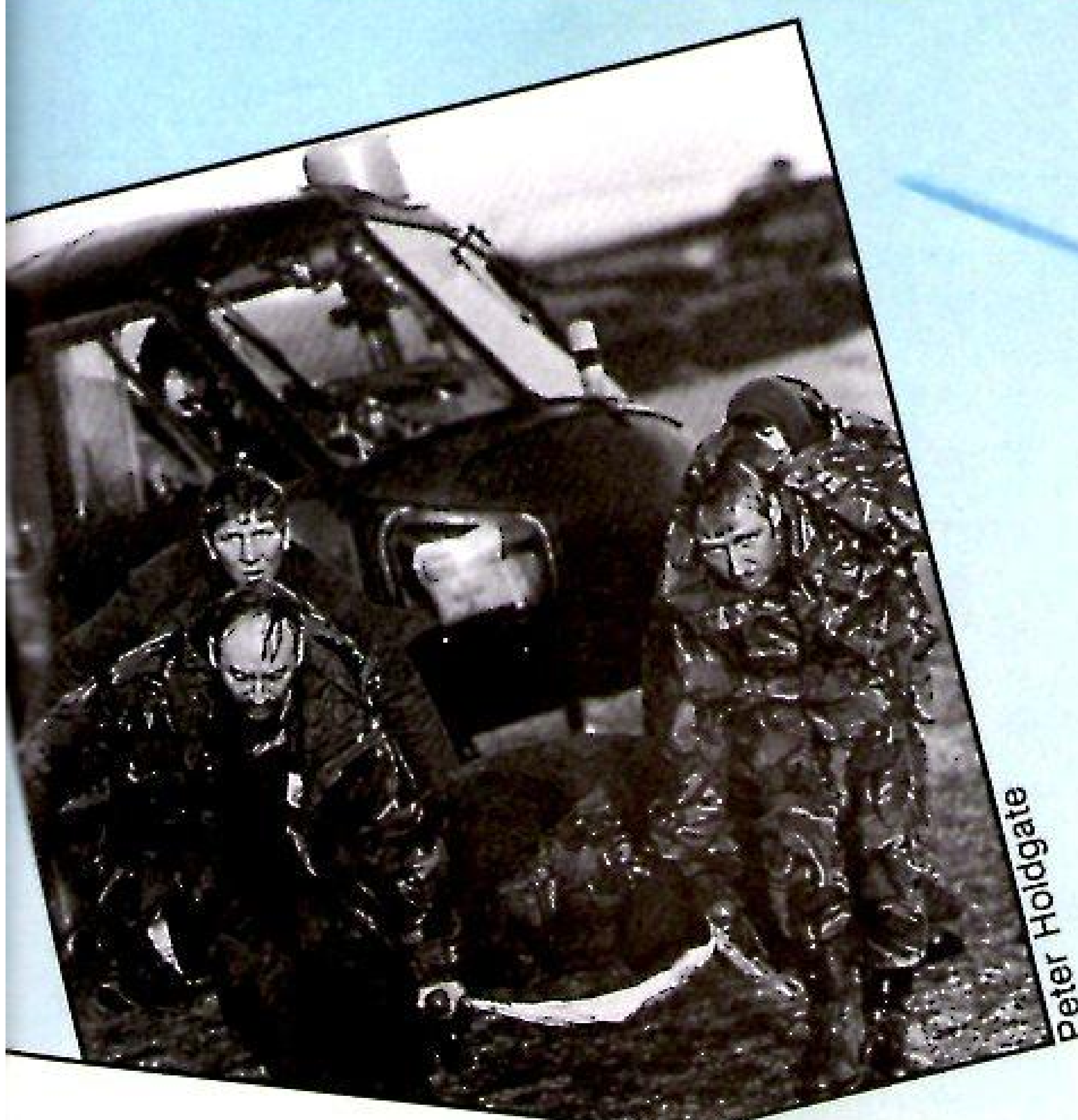




Arriba: Se puede instalar una tobera deflectora en el escape del reactor del Gazelle para dirigir los gases calientes lejos del aparato, disminuyendo así el peligro de los misiles de guía térmica.













Colección privada



Arriba, izquierda: El mayor Peter Cameron, oficial al mando del 3.º Escuadrón Aéreo, completamente equipado, incluido un casco de la segunda guerra mundial.

Superior, izquierda: Los camilleros desembarcan a un herido del Scout que lo ha evacuado tras el desastroso bombardeo del RFA *Sir Galahad* en Bluff Cove, el 8 de junio. Fotografía de fondo: Un Gazelle del 3.º Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando dispara sus contenedores de cohetes Matra SNEB de 68 mm sobre la la isla Ascensión. Centro: Un sistema de misiles superficie-aire Rapier trasladado por Sea King a un emplazamiento cerca del puerto de San Carlos. Izquierda: Los restos de un Gazelle yacen destrozados tras ser derribado.

ción hasta Camilla Creek y, desde allí, el batallón la trasladó al sur con un tractor y dos vehículos oruga de nieve Bc202. Sin embargo, la munición, en especial las bombas de mortero, se consumían a un ritmo excesivo y, por ello, los helicópteros empezaron a transportarlas hasta los equipos de morteros. Sólo disparaban dos piezas mientras que los servidores de los restantes actuaban como porteadores de la munición, pero incluso así, siempre estaban al límite de las existencias.

A las 10,00 horas, el batallón empezó a sufrir bajas. Los helicópteros se adelantaron para recogerles y llevar munición a las posiciones avanzadas de la compañía y después trasladar los heridos a Camilla Creek House. Después, eran recogidos allí por los helicópteros de apoyo Sea King y Wessex y llevados de vuelta a la Main Dressing Station (MDT) en la bahía de Ajax. Algunos heridos graves fueron trasladados directamente desde el campo de batalla.



Hugh McManners

Desde la campaña de las Malvinas, el 3.º Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando ha tenido dos oficiales en jefe, el mayor David Mynords y el mayor A.D. Wray (izquierda). Derecha: El capitán Andy Wellesley, RA, durante un vuelo a baja cota en un Gazelle. Recuadros de arriba a abajo: Los pilotos de Lynx, teniente Tony Menzies, RN, (izquierda) y el sargento Kevin Gleeson, RM, durante el entrenamiento; un piloto con anteojos de visión nocturna (NVG); los Gazelle y los Lynx participan en un ejercicio del 3.º Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando.

Al mediodía, las fuerzas británicas sufrieron la primera incursión aérea de aviones de ataque ligeros Pucará argentinos desde Ganso Verde. Mientras se dirigían a las posiciones de la compañía del 2 Para, vieron a dos Scout, pilotados por los tenientes Jeff Niblett y Dick Nunn, que venían de Camilla Creek House para recoger algunas víctimas. Los dos Pucará cambiaron inmediatamente sus perfiles de ataque. Los Scout, que volaban a unos 50 m a 200 nudos, desarmados, no pudieron evitarlos. Las maniobras reglamentarias de evasión de caza utilizadas por los pilotos de los helicópteros no dieron resultado frente a los bastante más lentos Pucará.

En un desesperado intento de volver a la pantalla de defensa aérea de los Blowpipe en Camilla Creek House, los dos Scout se separaron a izquierda y derecha para girar hacia el norte. Los pilotos de los Pucará eran realmente buenos: descendieron la velocidad casi hasta la pérdida sacando *flap* y tren para virar hasta situarse encima de los Scout. Jeff Niblett esquivó tres ataques de los Pucará pero Dick Nunn fue alcanzado por los argentinos, justo cuando se ponía a cubierto. Todo el mundo disparaba sobre los Pucará y resulta increíble que ninguno resultase alcanzado.

Los dos helicópteros desaparecieron de la vista de los que se hallaban en tierra y después apareció una columna de humo. El capitán Pounds se dirigió allí para investigar y encontró al primer Scout en el suelo, con el sargento Bill Belcher junto a él. Parecía estar arrodillado junto al cuerpo de Nunn. Pounds lanzó en paracaídas a su acompañante, el sargento Priest, para que ayudase y volviese en busca de Jeff Niblett con una camilla. Niblett había aterrizado y estaba conmocionado, pero volvió rápidamente a su Scout y se dirigió allí para ayudar.

Pero Dick Nunn estaba muerto en el interior del calcinado helicóptero. Belcher parecía estar arrodillado sobre Nunn porque sus malheridas piernas estaban rotas y dobladas en ángulos antinaturales. Los hombres utilizaron despojos del aparato destrozado para entablillarle las piernas y en cuestión de 15 minutos ya estaba de vuelta en la bahía de Ajax. Salvó una pierna ... y la vida.

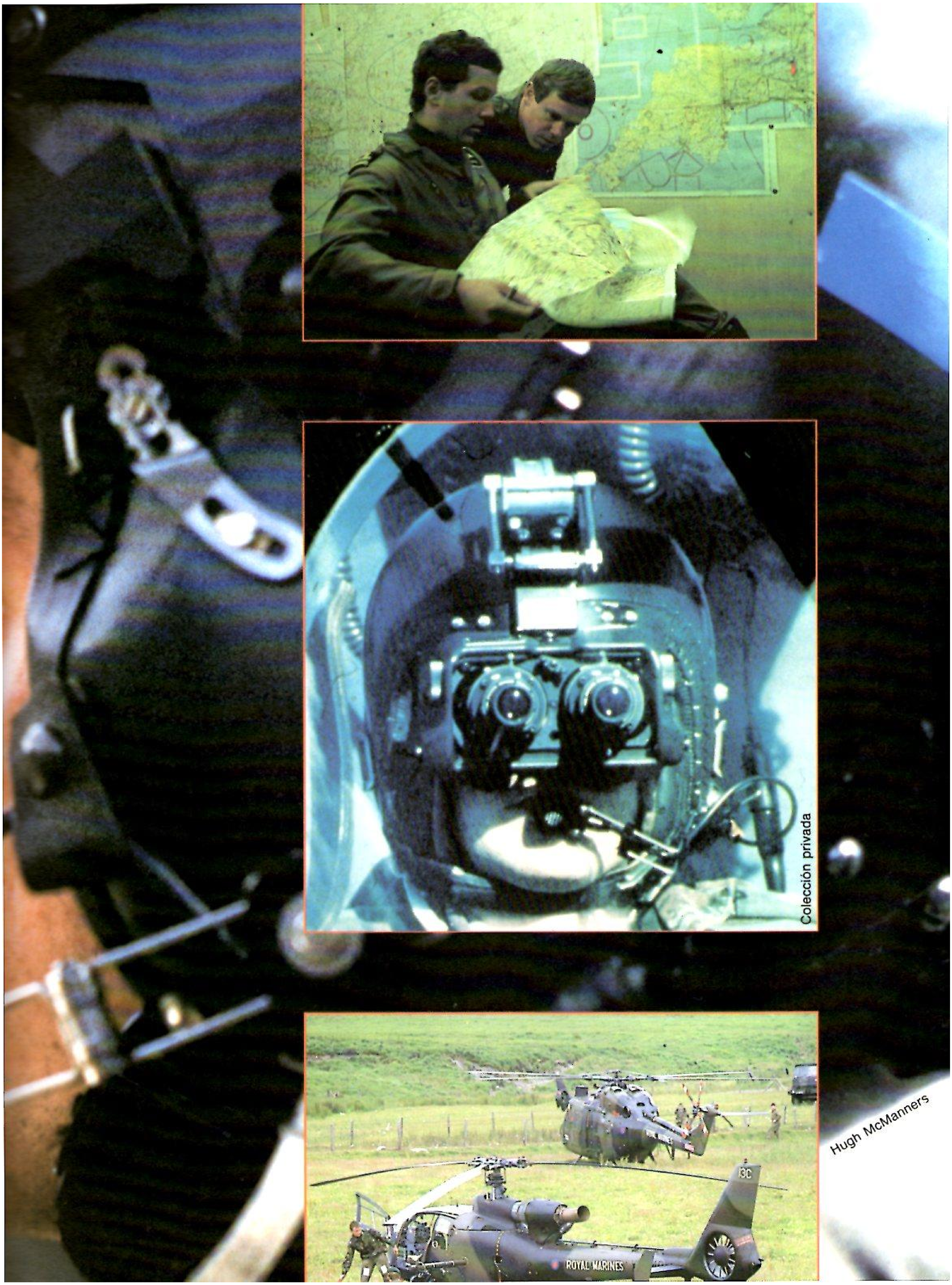
Este encuentro duró menos de dos minutos y cada Pucará había dado cuenta de un helicóptero. Con los Scout desarmados, había sido como jugar al ratón y el gato y los Pucará habían disfrutado de todas las ventajas. Jeff Niblett había recibido una gran ayuda de su acompañante, el sargento John Glaze, que había permanecido en la parte posterior gritando instrucciones sobre el camino a tomar tales como: "Ahora se acerca. Espera para alejarte por la derecha. ¡Ahora!". El sargento Belcher había hecho lo mismo pero después de que le alcanzasen en las piernas, Dick Nunn ya no pudo hacer mucho por esquivar los demás ataques. Murió instantaneamente alcanzado por el fuego de las ametralladoras cuando aún se encontraba en el aire y, después, Belcher volvió a ser herido en las piernas. Mientras, el descontrolado Scout caía estrepitosamente al suelo, se dio la vuelta, lanzando a Belcher hacia afuera, y se incendió. Bill Belcher, que yacía en el suelo con ambas piernas malheridas y una de ellas casi amputada, se inyectó morfina con gran calma en la pierna menos maltrecha, dando por perdida a la otra.

La visión a través de las NVG, una imágen de vídeo en color verde, exigía gran concentración

Mientras tenía lugar todo esto, las víctimas en el campo de batalla de Ganso Verde aumentaban. Cada viaje de vuelta traía numerosos heridos, la mayoría argentinos, y el 2 Para se instaló en Cerro Darwin. Soportaron otros ataques de los Pucará, pero sin pérdidas y finalmente uno de los Pucará fue abatido. La batalla de Ganso Verde duró 33 horas y, al final, el personal aéreo estaba exhausto: habían trabajado sin parar, repostando, reparando y cargando los aparatos. Las reparaciones habían estado destinadas a poner de nuevo en vuelo a los helicópteros lo más rapidamente posible y prácticamente no se miraron los manuales técnicos. El 30 de mayo, un Scout dio contra un cable telegráfico en tierra de nadie. La burbuja de *perspex* se rompió en pedazos por el lado del piloto y el estabilizador vertical, situado en lo alto de la cola, resultó arrancado de cuajo. Los daños fueron reparados en menos de dos horas por el equipo "Downbird" formado por "Q" Hopkinson y el sargento Charlie Walker de los Reales Ingenieros Eléctricos y Mecánicos. Durante el resto de la contienda el aparato voló intacto con una ingeniosa chapuza de polietileno, cables y cinta aislante negra. Los últimos combates de la guerra de las Malvinas, durante el avance británico hacia Puerto Argentino, exigieron que los helicópteros ligeros tuvieran que transportar municiones hasta la primera línea y llevar a las víctimas en el viaje de vuelta a el puesto de socorro principal. También operaron durante la noche, volando más allá de las normas permitidas o con las NVG.

Al principio, los aviadores más experimentados en el uso de las NVG eran el sargento Bill O'Brien y el capitán Nick Pounds, que volaban en Gazelle. Robin Makeig-Jones y el sargento Jim Chapelle se le unieron después en misiones de ambulancia con NVG. Sin embargo, el uso de las NVG cansaba mucho a los





Colección privada

Hugh McManners

pilotos. Los anteojos sólo cubrían una estrecha zona de visión y los pilotos terminaban sintiéndose cegados. La visión a través del NVG, una imagen de vídeo en color verde, era a menudo confusa y exigía una gran concentración. A pesar de que la resistencia de los pilotos aumentaba con la experiencia, tres horas eran suficientes para acabar con sus fuerzas.

El vuelo con NVG más peligroso se desarrolló cuando los helicópteros salieron de la zona de batalla hacia el espacio aéreo donde operaban aparatos sin NVG. Dicho espacio casi rozaba la zona de aterrizaje donde los Gazelle con NVG eran casi invisibles a los demás aparatos. Dos Scout, dirigidos por el segundo brigada "Robbie" Robinson y un Gazelle tripulado por el capitán Andy Newcombe incluso realizaron trabajos propios de NVG, pero sin ellos. El personal aéreo era consciente de que los heridos los necesitaban y corrieron grandes riesgos, a veces fríamente calculados, para sacarles de allí.

Hoy día, el 3.er Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando tiene una función muy distinta: la caza de carros de combate con helicópteros bimotores Westland Lynx, armados con misiles filoguiados TOW. El escuadrón actúa como arma contracarros móvil del comandante de la brigada y como reserva. Sus funciones consisten en detener asaltos inesperados de carros de combate enemigos, cubrir rutas de aproximación que el brigadier decida no defender con tropas terrestres y concentrar el fuego durante las fases decisivas de la batalla. En terrenos que suponen una limitación de movimientos para los carros de combate, como los pronunciados fiordos de Noruega por ejemplo, estas veloces emboscadas tendrían un efecto devastador.

Aunque los Scout del escuadrón han sido sustituidos recientemente por Lynx, los Gazelle permanecen aún en activo. Su función actual consiste en buscar carros de combate enemigos y preparar las emboscadas aerotransportadas "HELARM", donde la velocidad y la gran movilidad de los helicópteros se aprovechan al máximo. Las operaciones "HELARM" exigen una estrecha cooperación entre todos los elementos participantes –helicópteros, tropas terrestres, cazas de ataque al suelo y artillería–, todos los cuales tienen papeles claves que desempeñar.

Una operación "HELARM" comienza al detectarse el avance de carros de combates enemigos a una AKZ o zona de exterminio de blindados. Los Gazelle avanzan, volando bajo sobre las cimas de colinas y cerros, para determinar cómo se llevará a cabo el ataque. Una vez localizados por los Gazelle de reconocimiento, los carros de combate son objeto entonces del fuego de la artillería, para obligarles a dejar de transmitir y dañar sus instrumentos ópticos y antenas de radio. Luego, el comandante llama a los equipos de tiro Lynx a un lugar de reunión final (FRV), desde donde son conducidos a sus posiciones de fuego por los Gazelle. Después, el comandante ordena que se "desenmascaren" y, tras abandonar la baja cota defensiva, ascienden para poder lanzar sus misiles TOW. En este punto, es donde son más vulnerables al fuego antiaéreo del enemigo. Después de un ataque, los Lynx se desplazan a nuevas posiciones de disparo, retirándose continuamente para dejar que el enemigo se interne en nuevas AKZ.

Dentro del Cuerpo Aéreo del Ejército y sus unidades asimiladas hay una constante revisión de la función de la aviación militar. Los aparatos ligeros, pilotados por soldados que comprenden lo que sucede en tierra y que han combatido personalmente allí, pueden realizar prácticamente cualquier función que se les pueda exigir de forma imprevista durante el combate. Esta capacidad de adaptación inmediata quedó ejemplificada por el 3.er Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando en la primera mañana trágica en San Carlos.

Si alguna vez quedaron dudas sobre el valor de los helicópteros ligeros en las Malvinas, éstas no las comparte un médico del Regimiento de Paracaidistas: "Justo cuando pensaba, ¡Dios mío, ahora necesitaría un helicóptero!, allí aparecía uno, de detrás de cualquier pliegue del terreno, como el Séptimo de Caballería. Fueron los más valientes de todos.".



Artillero aéreo del Cuerpo Aéreo del Ejército, Malvinas 1982.

Este cabo lleva una camisa de combate DPM del Ejercito británico con la insignia de artillero en el pecho. Tiene pantalones "ligeros" OG, botas negras de vuelo, guantes verde oliva, similares a los de los tripulantes aéreos, y un casco de vuelo MK IV con micrófono incorporado.



Inferior: Mecánicos de los *Royal Marine* se preparan para un vuelo de entrenamiento tras su retorno de la guerra. Las grandes puertas de la cabina en la parte delantera y las pequeñas posteriores están abiertas de par en par para alojar cargas embarazosas como las camillas. Las bolsas de flotación, visibles aquí en los patines, se eliminaron en las Malvinas para aligerar el aparato y permitir así una mayor capacidad de carga a bordo. Los que han volado en el Gazelle lo han descrito como el "tipo E" de los helicópteros, extremadamente rápido y capaz de realizar asombrosas acrobacias. Para los pasajeros sentados en la parte trasera, delante de la planta motriz, es muy fácil marearse a causa de las vibraciones y los vertiginosos giros del aparato.

ESPÍRITU LEGIONARIO

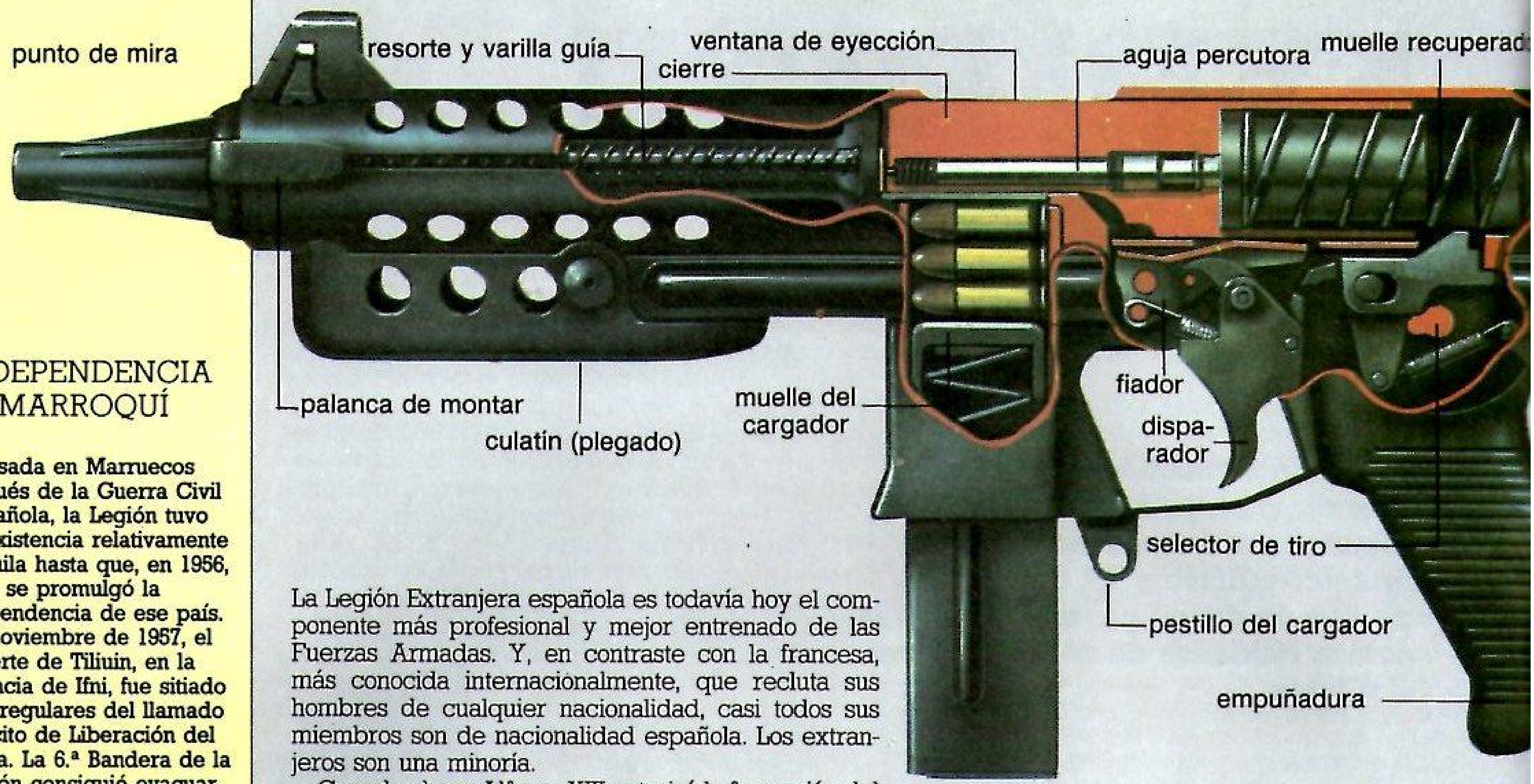
Desde su formación hace más de sesenta años, la Legión Extranjera española ha conservado un profesionalismo y un espíritu de cuerpo de difícil parangón entre las demás unidades de características similares



LA LEGION ESPAÑOLA, HOY

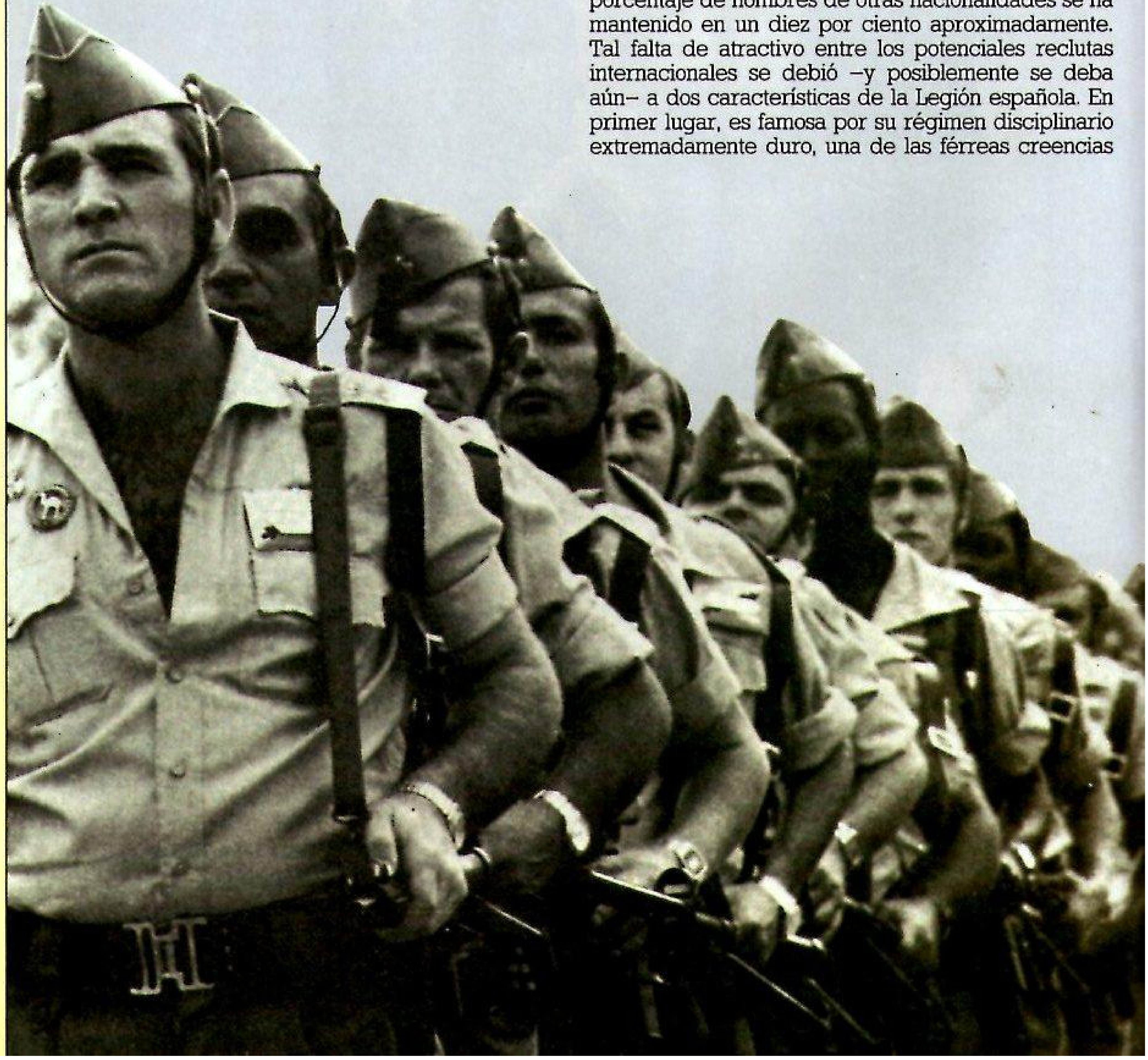
La Legión Extranjera española actual consiste en cuatro tercios (regimientos), cada uno de ellos integrado por un máximo de tres banderas (batallones). El Tercio 1.º de la Legión "Gran Capitán" (1.ª, 2.ª y 3.ª Banderas) está acantonado en Melilla; el Tercio 2.º "Duque de Alba" (4.ª, 5.ª y 6.ª Banderas) tiene su cuartel general en Ceuta; y el Tercio 3.º "Don Juan de Austria" (7.ª y 8.ª Banderas) y el 1.er Grupo Ligero se encuentra en Fuerteventura, en las islas Canarias. El recién creado Tercio 4.º tiene su base en Ronda, donde también se encuentra la elite entre la elite de la Legión, la Fuerza de Operaciones Especiales. Esta última unidad está entrenada en submarinismo de combate, paracaidismo y lucha cuerpo a cuerpo. Las armas básicas de infantería empleadas por la Legión comprenden el fusil de asalto CETME de 7,62 mm, el subfusil Star Z-70B de 9 mm, la ametralladora ligera MG3 de 7,62 mm y el mortero ECIA de 60 mm. La Legión dispone también de sus propios carros de combate, autoametralladoras y transportes acorazados de personal, así como camiones ligeros y medios. Desde la Guerra Civil española, la Legión ha tomado parte en la campaña de Ifni y el Sahara (1957-58), y en confrontaciones menores en el antiguo Sahara español a finales de los años sesenta y principios de los setenta.

Izquierda: Un legionario marroquí; su tatuaje en el pecho proclama su identificación con el espíritu de la Legión. Fotografía del fondo: Un portaestandarte del Tercio permanece en posición de descanso durante una ceremonia.



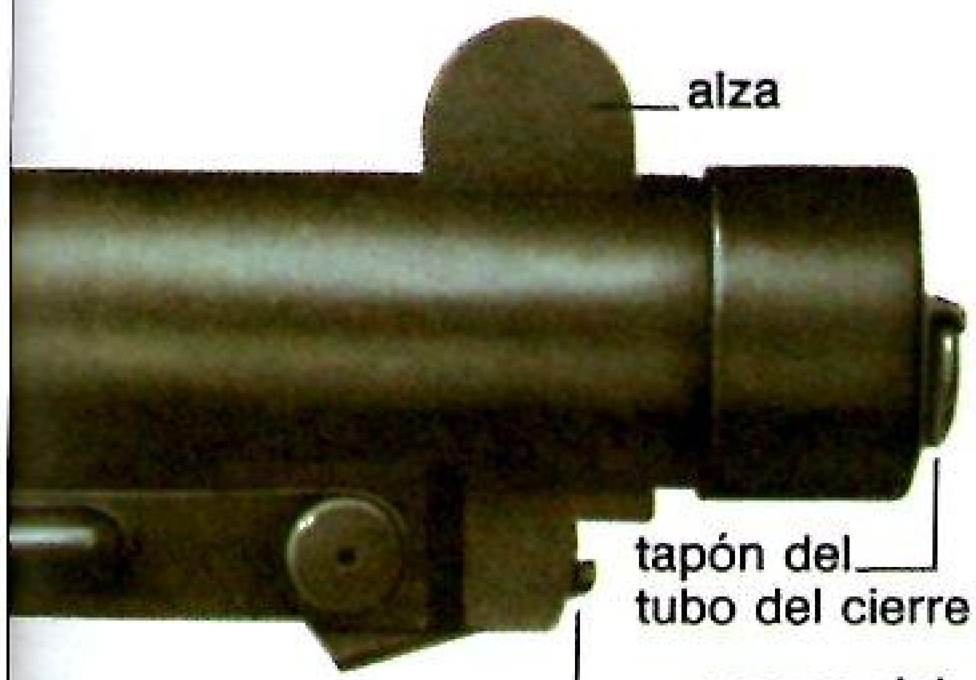
La Legión Extranjera española es todavía hoy el componente más profesional y mejor entrenado de las Fuerzas Armadas. Y, en contraste con la francesa, más conocida internacionalmente, que recluta sus hombres de cualquier nacionalidad, casi todos sus miembros son de nacionalidad española. Los extranjeros son una minoría.

Cuando el rey Alfonso XIII autorizó la formación del Tercio de Extranjeros, en setiembre de 1920, es posible que pensase en una fuerza similar a la de Francia. Sin embargo, ya en el momento de su nacimiento la Legión no consiguió atraer a un número suficiente de reclutas foráneos y casi durante toda su historia el porcentaje de hombres de otras nacionalidades se ha mantenido en un diez por ciento aproximadamente. Tal falta de atractivo entre los potenciales reclutas internacionales se debió –y posiblemente se deba aún– a dos características de la Legión española. En primer lugar, es famosa por su régimen disciplinario extremadamente duro, una de las férreas creencias



INDEPENDENCIA MARROQUÍ

Basada en Marruecos después de la Guerra Civil española, la Legión tuvo una existencia relativamente tranquila hasta que, en 1956, se promulgó la independencia de ese país. En noviembre de 1957, el fuerte de Tiliuin, en la provincia de Ifni, fue sitiado por irregulares del llamado Ejército de Liberación del Sahara. La 6.ª Bandera de la Legión consiguió evacuar a todo el personal militar y civil de la posición, y a principios de diciembre 8 000 soldados españoles llegaron a Ifni para hacer frente al peligro que se cernía sobre la capital, Sidi Ifni. En enero de 1958 tuvo lugar otro choque, cuando la 2.ª Compañía de la 13.ª Bandera hizo frente a unos 500 rebeldes. La 1.ª Compañía se sumó al combate, que duró todo el día 13 y la noche hasta que el enemigo rompió el contacto. Al amanecer, los legionarios contaron 37 muertos y 50 heridos entre sus filas. Los rebeldes habían tenido 241 bajas. España, a la que se unió Francia en febrero de 1958, comenzó a someter el levantamiento rebelde, con el que acabó por fin al mes siguiente. En 1961 la Legión se retiró a sus nuevos destinos en Ceuta y Melilla. A principios de los años setenta se produjeron disturbios esporádicos en el Sahara español, y en octubre de 1975 el rey Hassan II de Marruecos organizó la llamada "Marcha Verde", en la que 250 000 personas (militares y civiles) intentaron la ocupación pacífica del territorio. Los marroquíes se retiraron cuando llegaron frente a los Tercios 3.º y 4.º de la Legión. El 28 de febrero de 1976 España evacuó sus posesiones en el Sahara.



Subfusil Star Z-70B

Calibre 9 mm
Longitud (culatín plegado) 480 mm
Peso (sin cargador) 2.650 kg
Cargador petaca de 20 ó 30 cartuchos
Actuación Acción de masas
Cadencia de tiro (cíclico) 550 dpm
Velocidad inicial 370-390 m/s

Arriba: El subfusil Star Z-70B de 9 mm ha sustituido a los Z-62 suministrados a las Fuerzas Armadas españolas a mediados de los años sesenta. Abajo, derecha y parte inferior: Soldados de la Legión se entrenan bajo el sol de las colinas de Almería. El uniforme tradicional de la Legión es de color verde.

de su fundador, el teniente coronel José Millán Astray. En segundo lugar, su acendrado nacionalismo, un fuerte obstáculo cuando se es minoritario entre duros reclutas. La Legion está formada principalmente pues por españoles que han optado por realizar dos años de servicio en lugar del año obligatorio. Su elección les confiere ciertos privilegios. Son libres para residir en sus propios hogares, si están cercanos a sus bases, en lugar de en los atestados barracones y reciben una soldada mayor, un atractivo importante para muchos reclutas de origen humilde.

El acto de alistamiento en la Legión Extranjera española es sorprendentemente sencillo y directo. Al contrario que en su homóloga francesa, que suele rechazar reclutas, en la española no se insiste en la necesidad de poseer credenciales completos o en orden. Un antiguo caballero legionario, al que llamaremos "TW", de origen británico, había pertenecido a la Fuerza de Defensa de Sudáfrica antes de decidir, en 1983, alistarse a la Legión. Tras viajar a España, llegó a los acuartelamientos de Ronda, en Málaga. Los encontró fácilmente, y explicó su situación al oficial de guardia. Una hora después lo llevaron a Montejaque, en la sierra, y al día siguiente fue sometido a un leve interrogatorio personal y a un breve examen médico. Firmó un contrato de tres años, el mínimo para extranjeros. Después TW explicaría:

La Legión intenta inculcar las destrezas militares básicas en el período más corto posible, y ello incluye formación física y familiarización con las tradiciones y la disciplina legionarias

"Lo que me preocupaba por encima de todo era lo fácil que me había resultado alistarme, aunque hubiese podido ser un criminal huido... por que no se comprobó nada de lo que dije, ni siquiera necesité pasaporte, sólo una declaración firmada de que yo era quien decía ser.."

La tradición de casi anonimato en la Legión la estableció Millán Astray en 1920. Le interesaban los hombres capaces de luchar, no su condición o situación social. La disposición a morir bajo la bandera de la Legión era la única cualidad exigida, y ése es el espíritu que aún permanece en ella. No importa quien fuistes ni lo que hicistes, sino que abraces el credo legionario y estés listo para dar la vida por él.









Fotografía de fondo: Un capítulo de la historia de la Legión española se cerró en julio de 1969 al ceder España su enclave costero de Ifni a Marruecos. Los legionarios, que embarcan en transportes CASA C-207 y Douglas DC-4 para su traslado a El Aaiún, en el Sahara Español, estan armados con fusiles de asalto CETME de 7,62 mm.







Arriba: Miembros del Tercio Duque de Alba posan para la cámara con sus fusiles CETME. Izquierda y abajo, izquierda: Legionarios españoles armados con fusiles Mauser Modelo 1893 de 7,92 mm realizan ejercicios durante su período de entrenamiento. Con anterioridad, han recibido una instrucción militar algo deficiente, pero como miembro de la OTAN, España pretende mejorar su nivel de adiestramiento para igualarlos a sus camaradas de otras naciones europeas.

Tras su alistamiento en la Legión, TW recibió el uniforme y fue trasladado a una bandera (batallón). En su segunda noche en Montejaque, se le comunicó que él y sus compañeros reclutas serían transportados a Ceuta o Melilla, las bases de la Legión en los enclaves españoles del Norte de Africa.

TW se encontró muy pronto en los barracones de Serrajo en Ceuta, donde se le dijo que se incorporaría a la 5.ª Bandera del Tercio Duque de Alba, el 2.° Tercio de la Legión. Junto a un español y un paquistaní, TW fue asignado a la 6.ª Compañía de la Bandera (existen tres compañías y un elemento de apoyo por cada una de las tres banderas del 2.° Tercio). La unidad elemental es generalmente la escuadra de cuatro hombres a las órdenes de un cabo.

Aunque nuestro recluta británico estuvo muy pronto a punto para cualificarse como legionario, dado su intenso entrenamiento militar previo, el período usual es de tres meses. La Legión intenta inculcar las destrezas militares básicas en el período más corto posible y el entrenamiento se realiza en Ronda. Incluye instrucción básica, cursos de formación física y familiarización con las tradiciones y la disciplina legionarias. La dureza de la disciplina queda reflejada en estas palabras de otro ex-legionario británico, quien prestó servicio durante dos años hasta 1981:

"Al contrario que en otros cuerpos, la idea de disciplina en la Legión se basa en el temor... Si se quebranta el estricto reglamento, el culpable puede terminar en prisión. Esta pena implica además un duro régimen de trabajo. Cuando yo estuve allí, podías ser, en determinadas circunstancias, fusilado por indeseable..."

La severidad de la disciplina no acaba con el período de entrenamiento. Después de su formación, un caballero legionario puede ir a parar a una escuadra de castigo si su comportamiento no se amolda a las normas de la Legión. Cada bandera posee la suya y en ellas se somete a los arrestados a horas de duro trabajo en no menos duras condiciones. En palabras de uno de ellos:

"Me encontré cavando zanjas desde las 4 de la mañana a las siete de la tarde...bajo un sol implacable y con breves pausas para comer y beber..."

En campaña, la Legión es famosa por su gran resistencia de marcha. Los legionarios cubren largas distancias sobre todo tipo de terrenos escabrosos, ya sea en orden liviano o cargados con equipo pesado, lo que en último extremo depende del talante personal de sus jefes directos.

Aunque el legionario español entrenado no tiene igual en términos de aguante personal y disposición para el combate, se encuentra en desventaja comparado con los infantes de otras fuerzas occidentales en los terrenos de la educación avanzada. El legionario corriente depende muy estrechamente de sus mandos, incluso en áreas básicas como orientación, táctica y primeras ayudas en campaña, y su entrenamiento en el moderno arsenal y en las formas modernas de combate es deficiente. En tales conceptos, la Legión parece haberse estancado en las técnicas utilizadas durante sus años de lucha contra los insurgentes en Marruecos.

En campaña, la Legión es famosa por su gran resistencia de marcha, no importa cuál sea el peso de la impedimenta de los hombres

Pero dentro de la Legión existe un grupo especializado, una elite entre la elite, la Fuerza de Operaciones Especiales de la Legión. Acantonada también en la localidad malagueña de Ronda, junto al Tercio 4.°, esta unidad ha remplazado oficialmente a las Secciones de Operaciones Especiales, que se habían creado de manera extraoficial a principios de los años setenta como componentes integrales de cada bandera. Integrada sobre todo por españoles, la Fuerza de Operaciones Especiales entrena a sus hombres en disciplinas tales como el submarinismo de combate, el paracaidismo y la lucha cuerpo a cuerpo, como también en tácticas propias de la guerrilla y en las operaciones antiguerrilleras. La Fuerza de Operaciones Especiales es básicamente una unidad del tipo comando y en sus filas tiene parte del personal más preparado de la Legión.

En la actualidad, el material de combate de la Legión difiere bien poco en lo sustancial del que emplea el resto del Ejército.

Su armamento individual se compone de fusiles de asalto CETME de 7,62 mm, subfusiles STAR Z-70B de 9 mm y pistolas STAR de 9 mm. La Legión posee sus propios medios pesados, desde carros de combate y transportes de personal hasta piezas contracarro como los cañones sin retroceso (CSR) de 106 mm.

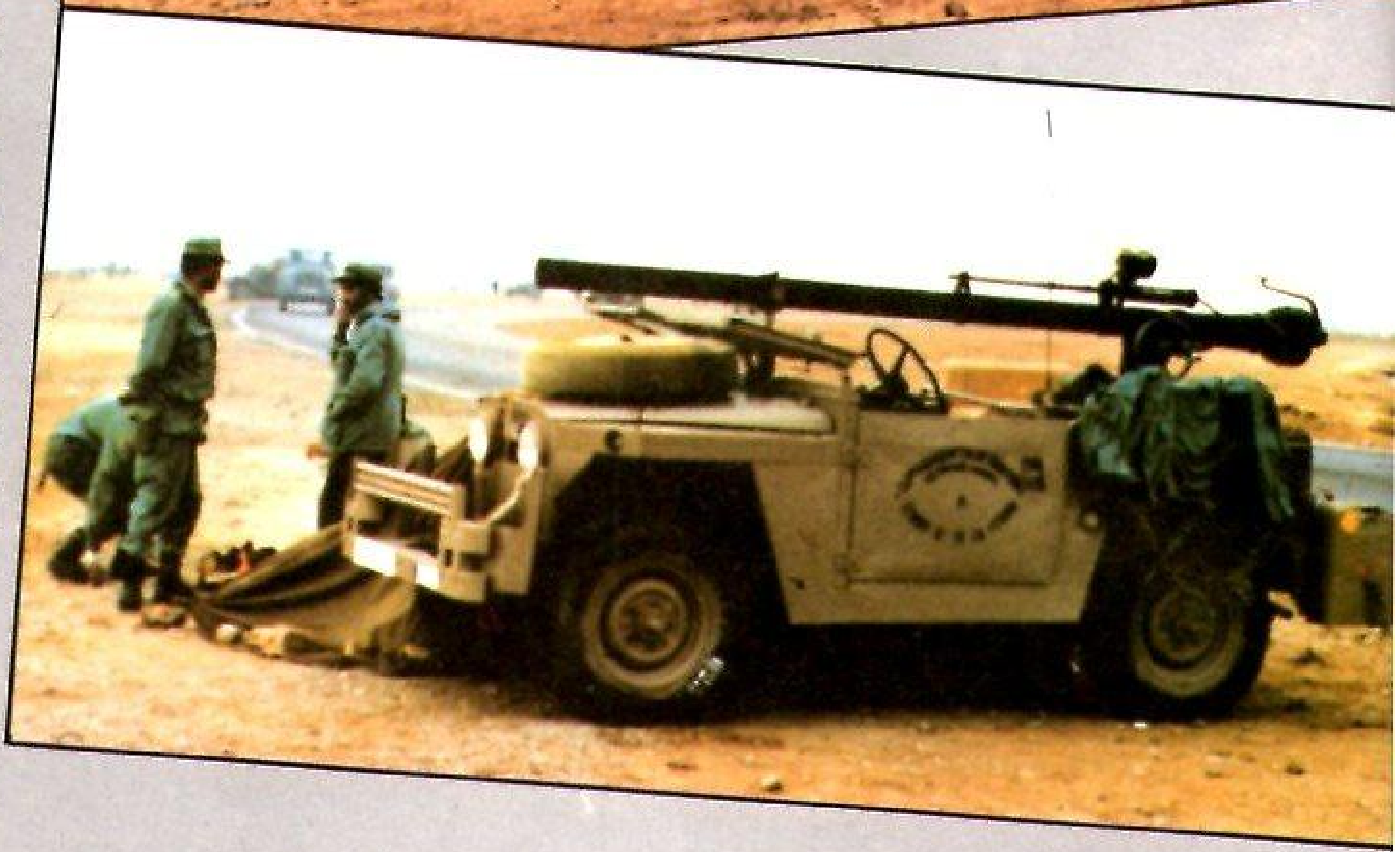
Tanto en combate como cuando salen de paseo y participan en actos oficiales, los legionarios se distinguen claramente por su uniforme y emblemas del resto de soldados del Ejército español. Su uniforme es de color verde, a diferencia del caqui normalizado, con camisas y guerreras abiertas y de tonalidad clara; la prenda de cabeza es un gorro con una borla roja. A partir de 1975 comenzaron a emplearse uniformes miméticos en colores marrones, verdes y amarillo, cuya hechura se ajusta a la del Modelo 67 empleado por otras unidades del Ejército. El emblema de la Legión consta de una pica, una ballesta y un arcabuz, las armas de los antiguos tercios españoles.

Los legionarios se enrolan por un período mínimo

de tres años (dice la tradición que el primero para conocerla, el segundo para comprenderla y el tercero para quererla), a cuyo término puede prorrogarse. Para alcanzar la oficialidad es imprescindible ser ciudadano español y el empleo máximo al que puede llegar un legionario es el de comandante.

Si España se convirtiese por cualquier motivo en un miembro pleno de la OTAN (es decir, que se integrase en la estructura militar de la Alianza), es posible que tanto la Legión Extranjera como las unidades regulares del Ejército hubiesen de adaptarse en cierta medida a los métodos y procedimientos que imperan en la mayoría de las demás fuerzas armadas de la Organización. Nadie discute las excelencias de la Legión española como fuerza de choque altamente disciplinada y eficaz (así lo atestiguan los laureles conseguidos en combate: durante la guerra de Marruecos entre 1920 y 1927, la Legión padeció un 45 por ciento de bajas entre la oficialidad y un 38 por ciento entre la tropa en el curso de 845 combates), pero tampoco que al ser objeto de cierta reestructuración y modernización se pueda convertir en un elemento más flexible y válido dentro del contexto de la guerra moderna. De hecho, dentro de los proyectos de modernización general del Ejército español (el plan META), por el que se han reducido las nueve regiones militares antes existentes a sólo seis, la Legión, que antes había estado encuadrada dentro de las unidades de la Defensa Operativa del Territorio (DOT), debe pasar de sus efectivos actuales a no tener más allá de los 2 000 hombres y ser requipada y preparada como una fuerza de despliegue rápido, análoga a la que poseen otros países.





Parte del equipo empleado por la Legión. Superior: Un vehículo de combate de infantería (VCI) Pegaso BMR 600. Arriba: Un Land Rover de batalla corta armado con un cañón sin retroceso (CSR) de 106 mm. Abajo: La ametralladora ligera MG3 de 7,62 mm.



NUESTRO HOMBRE EN YEMEN

Tras conducir un equipo de información de ocho hombres al corazón de la guerra en Yemen del Norte, el coronel John Cooper volvió a Gran Bretaña para informar de sus descubrimientos. No se quedó mucho tiempo. En cuestión de semanas ya estaba de vuelta con las fuerzas rebeldes para una nueva e importante misión. Esta es la historia de su segunda expedición a la guerra civil yemení.



En las montañas de Yemen. El autor, Coronel John Cooper (izquierda), posa para la foto con la radio aérea que constituía su enlace con el mundo exterior. Las buenas comunicaciones eran cruciales para la misión de Cooper y, sin ellas, los envíos clandestinos de armas y suministros en paracaídas en apoyo del esfuerzo bélico rebelde hubieran sido imposibles.

J. Cooper

EGIPTO, ARABIA SAUDÍ y YEMEN

Durante los años cincuenta, con el ascenso al poder del presidente egipcio Gamal Abdel Nasser, las relaciones entre Egipto y Arabia Saudí se deterioraron con gran rapidez. En 1958, por ejemplo, Nasser acusó al rey Saud de conspirar para asesinarle y los egipcios lanzaron una serie de amargos ataques verbales contra la familia real saudí y su sistema de gobierno conservador. Cuando el Ejército egipcio llegó a Yemen tras el golpe republicano de setiembre de 1962, las hostilidades entre Egipto y Arabia Saudí se acentuaron aún más. Egipto acusó abiertamente a los saudíes de proporcionar un apoyo concreto a la causa monárquica, causa que compartían, mientras que los saudíes respondieron con acusaciones sobre bombardeos egipcios de ciudades en el interior de Arabia Saudí. Los intentos de la ONU por persuadir a los egipcios de que retirasen sus fuerzas de Yemen y a los saudíes de que retirasen su apoyo a los monárquicos no sirvieron para nada. Tras un infructuoso esfuerzo de ambos países, a finales de 1964, para organizar un gobierno provisional en Yemen, se firmó un acuerdo de cese el fuego en agosto de 1965 entre Nasser y el rey Faisal. Sin embargo, este cese de hostilidades sólo fue temporal y los combates se iniciaron de nuevo poco después. Las tensiones entre Egipto y Arabia Saudí continuaron y, cuando los israelíes derrotaron a Nasser en la guerra de los Seis Días en 1967, el rey Faisal no ocultó su agrado, debido no a la victoria israelí, sino a la derrota de un adversario de los propios saudíes. Tras la guerra árabe-israelí, Arabia Saudí acordó ayudar a compensar a los egipcios por sus pérdidas financieras resultantes del cierre del canal de Suez, pero sólo a cambio de la total retirada de los egipcios de Yemen. A comienzos de octubre de 1967, los transportes egipcios devolvieron a sus soldados a casa.

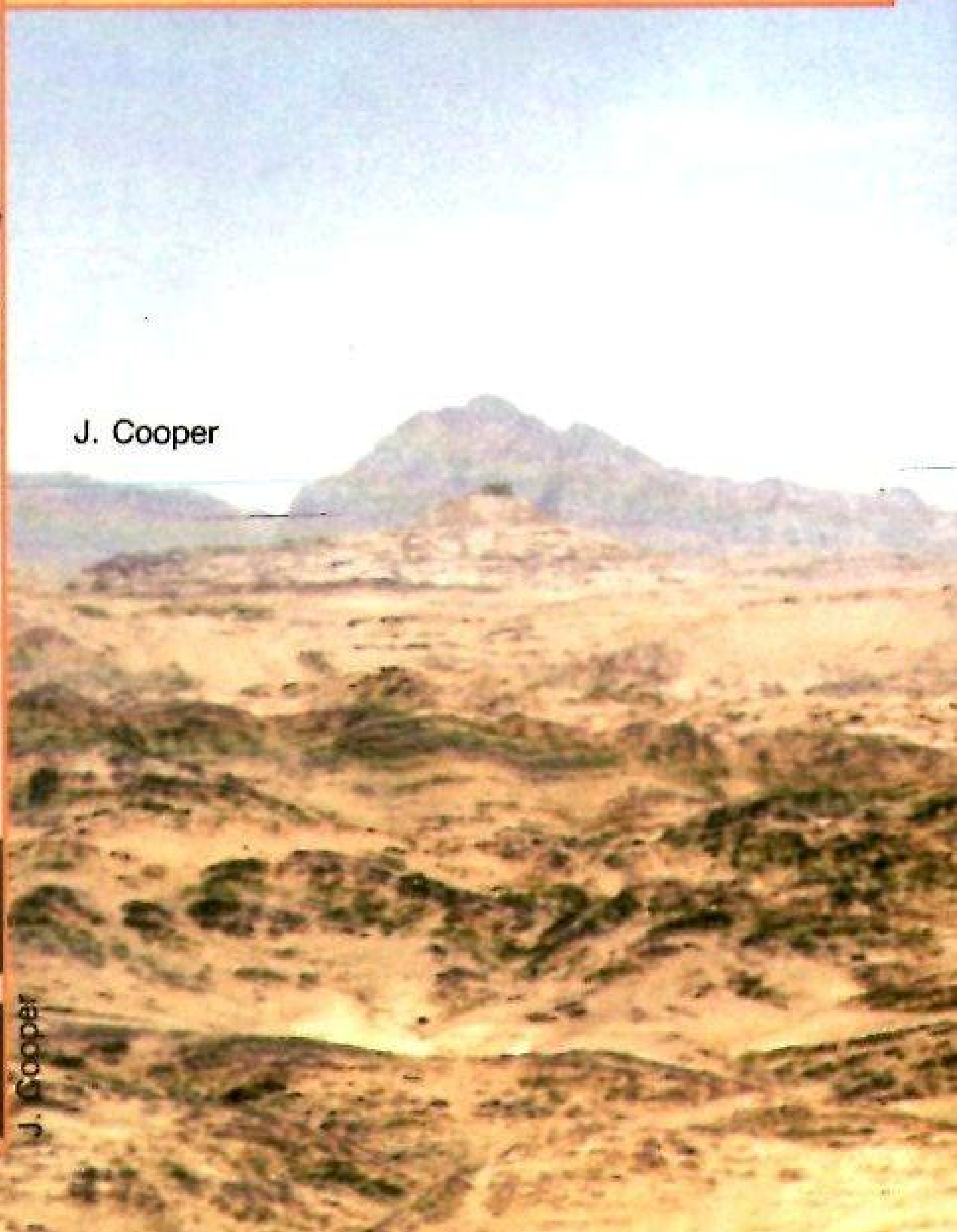
En junio de 1963, el coronel John Cooper dirigió un pequeño equipo del SAS británico y de hombres del *Deuxième Bureau* francés en una expedición a Yemen del Norte. Era una misión clandestina para conseguir información sobre la situación militar reinante y para apoyar a las fuerzas monárquicas yemeníes, embarcadas en una guerra contra el régimen republicano del coronel Abdulah al-Sallal, quien recibía un gran apoyo militar egipcio sin el que la recién formada república Arabe del Yemen tendría dificultades para sobrevivir, algo que Cooper advirtió rápidamente. Cooper había visto a las tribus monárquicas zeidi en acción contra los egipcios. Eran bravos luchadores, pero sus armas eran anticuadas.



J. Cooper



J. Cooper



J. Cooper

Cuando Cooper volvió a Gran Bretaña informó sobre la situación. Había podido reunir algunas estimaciones sobre el número de soldados egipcios en Yemen, pero no tenía información sobre su orden de batalla. Los detalles de las formaciones desplegadas, las diversas fuerzas y el número de carros de combate y piezas de artillería seguían siendo desconocidas para él y su mando.

En concreto, esta información era de especial interés para Arabia Saudí, sumamente preocupada por el contingente militar que el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser había desplegado en el sur de la península arábiga. A los saudíes les preocupaba que Nasser pudiese utilizar Yemen como una base avanzada desde la que organizar una ofensiva contra el norte, cruzando la frontera hacia Arabia Saudí y tomando posesión de los ricos campos petrolíferos situados al noreste del país. La preocupación saudí tenía su expresión concreta en el apoyo financiero a las fuerzas monárquicas de las que el rey Faisal esperaba mantuviesen ocupado a Nasser en Yemen y refrenasen cualquier idea expansionista que pudiera tener respecto a Arabia Saudí. Pero las armas y equipos que necesitaban desesperadamente las tribus monárquicas para continuar su lucha contra los egipcios aún tenían que entrar en Yemen. Aquí es donde aparece nuestro protagonista.

Era absolutamente necesario que el contenido de sus mensajes por radio a Adén estuviese asegurado

En su segunda expedición, Cooper recibió órdenes de investigar con detalle el orden de batalla de las fuerzas egipcias en Yemen y, en la parte práctica, efectuar una serie de lanzamientos en paracaídas destinados a suministrar las armas y otros equipos a los monárquicos. Por otro lado, la inteligencia británica estaba muy interesada en apoderarse de todo el equipo de radio moderno de construcción soviética que pudiesen, por lo que se pidió a Cooper que enviase algunos ejemplares arrebatados a los egipcios. Tras reequiparse, el coronel volvió a Adén solo. Durante los meses siguientes ésta iba a ser la aventura de un único protagonista.

A su llegada a Adén, Cooper recibió instrucciones del líder de escuadrón Tony Boyle, que por entonces era edecán del Alto Comisionado, y supo que, en su viaje hacia el norte para contactar con los rebeldes, iba a ser el portador de dinero. A los monárquicos se les pagaba en oro y el hombre encargado de llevarlo era un blanco importante: no sólo para los egipcios, sino también para las tribus.

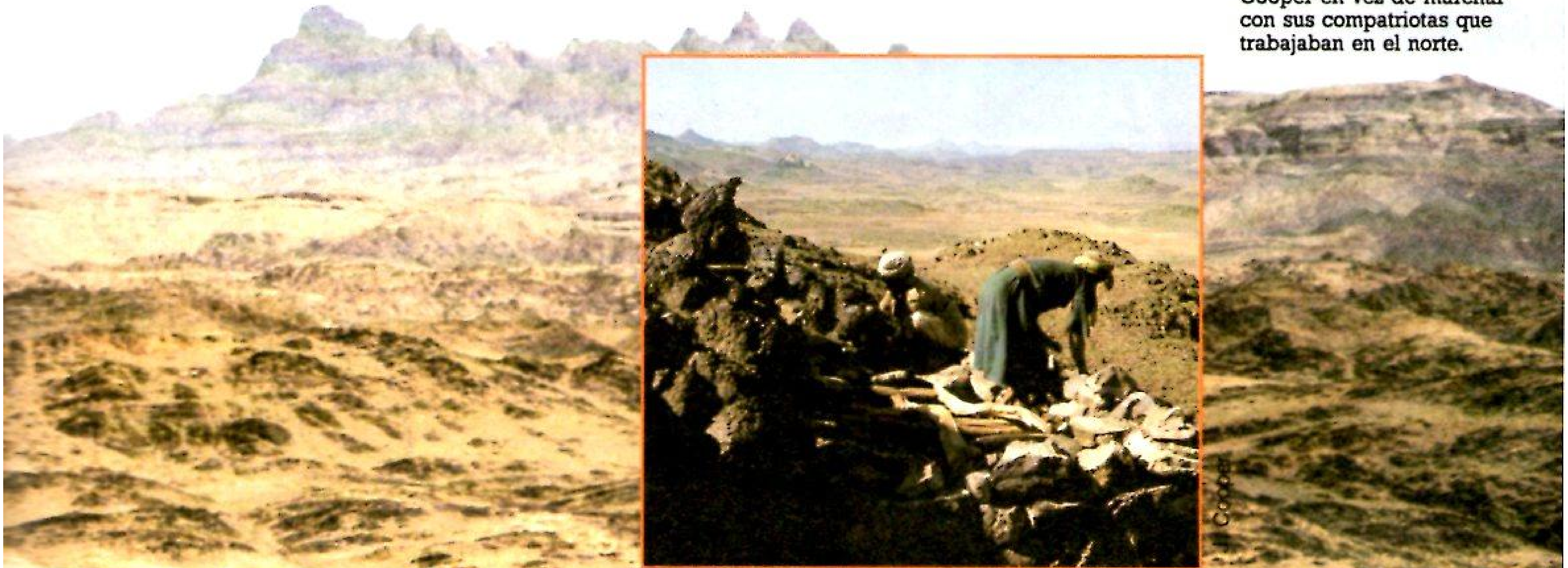
Como señuelo, colocaron numerosas cajas en las que se suponía que iba el dinero, pero que en realidad estaban llenas de munición, en la parte delantera de la caravana de camellos. Cooper llevaba los soberanos reales con él. Afortunadamente, el señuelo no llamó la atención y, tras un viaje relativamente tranquilo, Cooper llegó a las montañas del este de Sana, en donde se reunió con Abdullah bin Hassan, comandante del Quinto Ejército Monárquico.

Cuando le habló sobre los futuros envíos en paracaídas, se alegró enormemente. Sin embargo, Cooper tuvo mucho cuidado de no revelar su procedencia; era suficiente que supiesen que el material venía en camino "desde los europeos". No obstante, pasarían algunos meses antes de que se iniciasen los lanzamientos en paracaídas, cuyo nombre clave era operación "Mango", y después Cooper centró su atención en el lado informativo de su misión.

Cooper había llevado consigo un equipo de radioaficionado construido por Electrónica KW de Dartford, varias baterías secas y un generador. Con la operación "Mango" en marcha, era absolutamente necesario que el contenido de sus mensajes por radio hacia Adén estuviese completamente asegurado. Para ello, utilizaba un simple pero eficaz código basado en dos diccionarios de francés distintos. En los mensajes, cada palabra se representaba con una serie de cifras. Los primeros números de una serie –01 ó 02– hacían referencia a uno de los dos diccionarios y los números restantes de la serie indicaban la página, columna y, finalmente, la línea con la palabra que se quería



El escarpado terreno montañoso del Yemen central (fotografía principal) era ideal para el tipo de guerrillas de los monárquicos. Aunque los egipcios disponían de un ejército bien equipado y tenían una superioridad aérea total, se encontraban en absoluta desventaja en los despeñaderos y valles de las montañas al este de Sana. Las tribus zeidi (abajo, extremo izquierdo) minaban las carreteras, emboscaban convoyes egipcios y hostigaban sus emplazamientos con ataques de mortero. Izquierda: Tras meses de operaciones en solitario, John Cooper (derecha de la fotografía) recibió a un experto en radio del 21 SAS, Ciryl Weavers (centro). El joven àrabe de la izquierda, Ahmed, ayudaba a Cooper en su trabajo médico. Cuando Weavers y David Bailey se unieron a Cooper en Yemen, trajeron con ellos otra radio, y el grupo pudo dividirse. Abajo, inserto: Los zeidis trabajan en la construcción de una cabaña para la radio. Arriba: Curación de un herido. Esta operación en concreto la lleva a cabo un médico francés que prefirió permanecer con el grupo de Cooper en vez de marchar con sus compatriotas que trabajaban en el norte.



Abajo: Aunque los monárquicos recibieron armas mediante los lanzamientos en paracaídas de la operación "Mango", también eran capaces de utilizar equipo egipcio capturado, de fabricación soviética, como esta ametralladora media con afuste de ruedas. Abajo, derecha: Ciryl Weavers posa junto a un mortero egipcio capturado y tres guerrilleros.

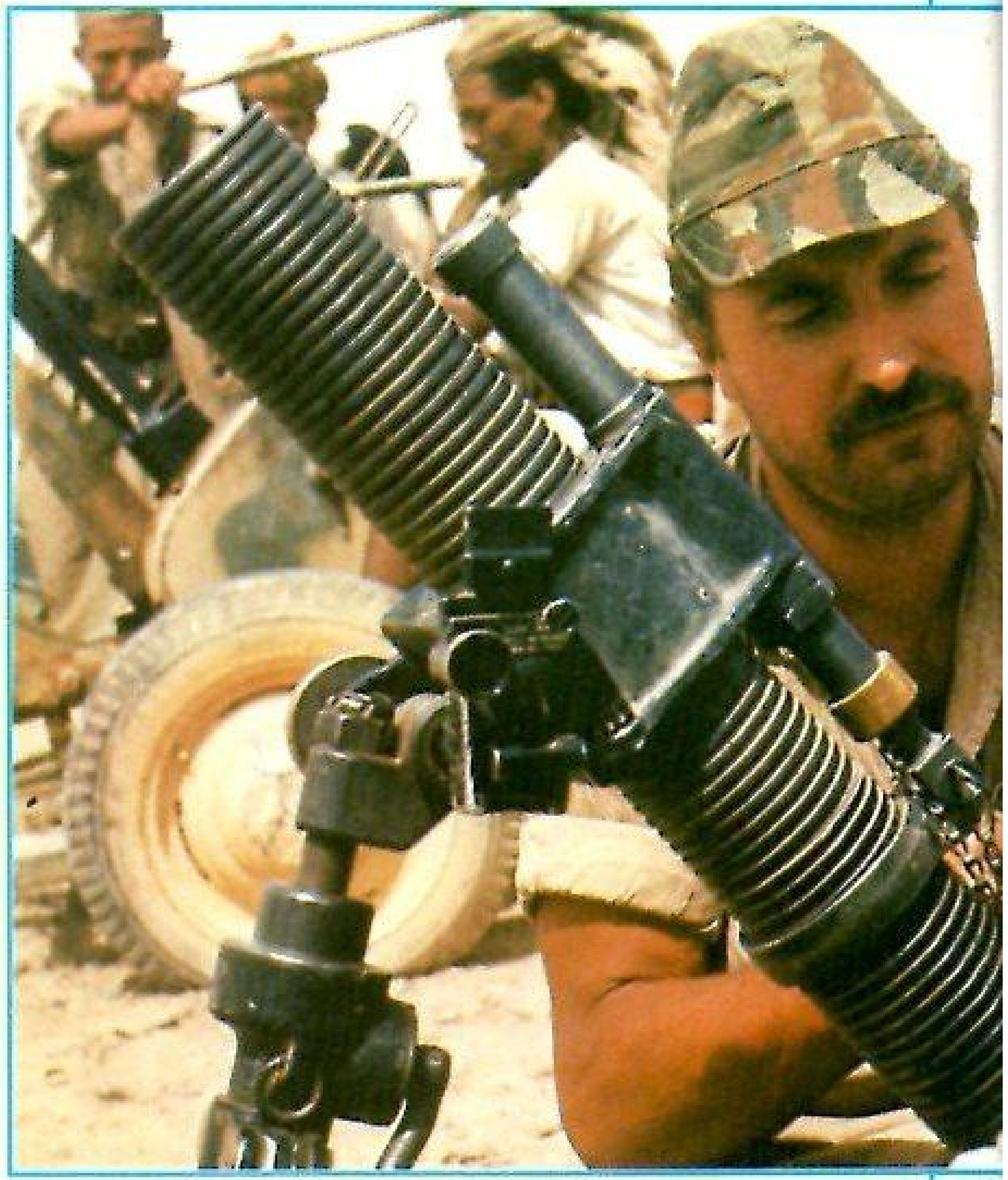
INTERVENCIÓN EXTERIOR

El estallido de la guerra civil yemení, tras la declaración de la República Arabe del Yemen por parte del coronel Abdullah al-Sallal en setiembre de 1962, atrajo a muchos extranjeros a la causa realista. Algunos llegaron para obtener información, otros para llevar armas, dinero y suministros médicos, y otros acudieron como "mercenarios".

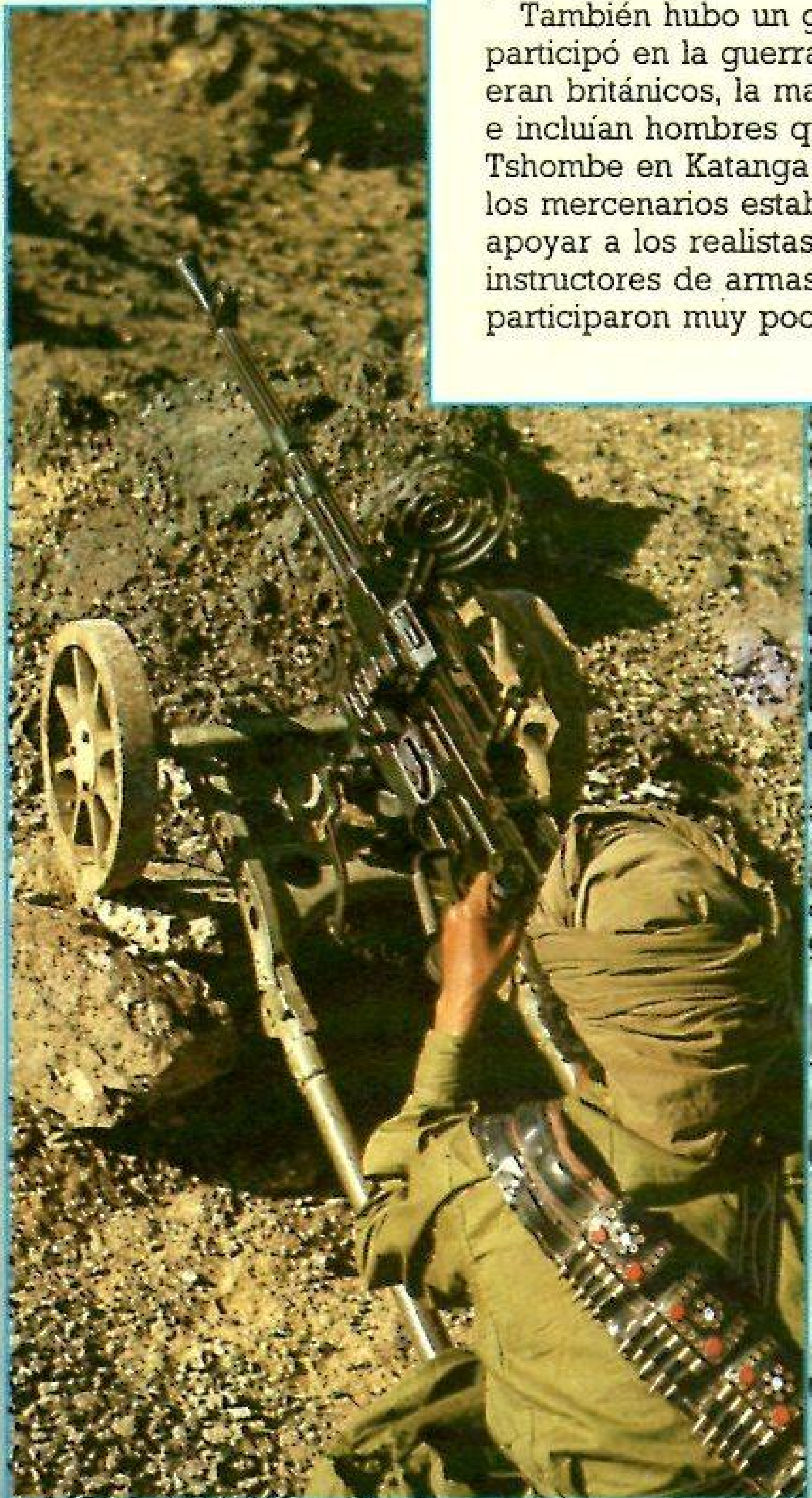
El primero en llegar fue el teniente coronel Neil "Billy" McLean, miembro del Parlamento por nombramiento real. McLean había realizado el viaje por iniciativa propia y cruzó la frontera del Yemen en octubre de 1962. Su misión particular confirmaría la realidad de los informes sobre la resistencia a la recien formada república. Su telegrama enviado a Londres, en el que se informaba que al menos la mitad del país estaba bajo control realista, hizo que el gobierno británico negase su reconocimiento al régimen de Sallal. McLean mantuvo un constante interés en el Yemen durante todo el transcurso de la guerra y realizó numerosas visitas personales para observar e informar sobre la situación.

En junio de 1963, el coronel John Cooper dirigió un pequeño grupo de hombres del SAS (oficialmente "de permiso") a las montañas al este de Sana para ver el progreso de la guerra y proporcionar ayuda y entrenamiento de armas a las fuerzas realistas. Cooper pasó casi todo el tiempo en el país hasta 1966, radiando informaciones, estudiando el orden de batalla egipcio y encargándose de los envíos aéreos de suministros y equipos a los realistas.

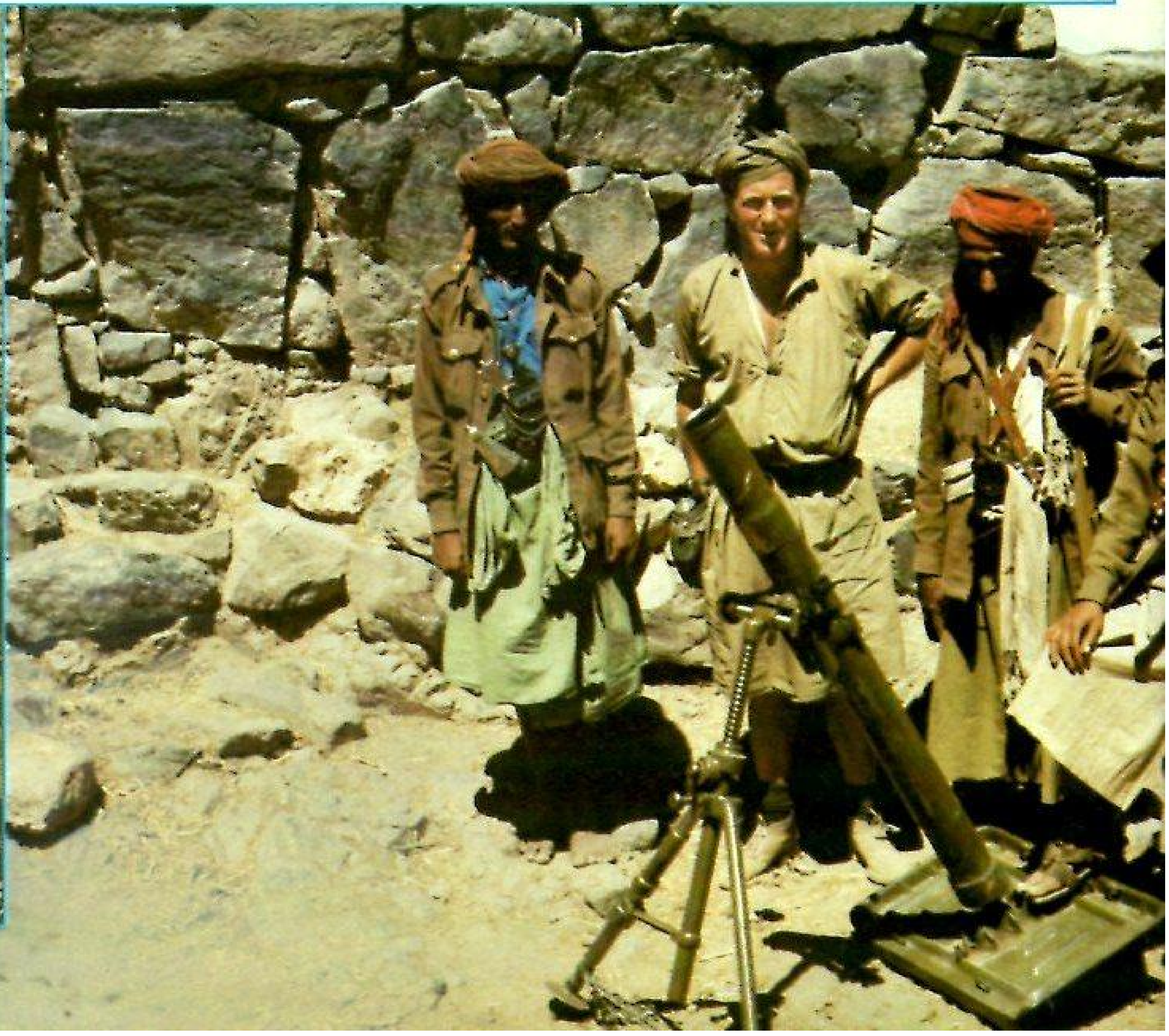
También hubo un grupo de mercenarios que participó en la guerra del Yemen. Aunque algunos eran británicos, la mayoría eran franceses o belgas e incluían hombres que habían luchado para Moise Tshombe en Katanga en 1961 y 1962. Sin embargo, los mercenarios estaban allí sobre todo para apoyar a los realistas como asesores tácticos, instructores de armas y operadores de radio, y participaron muy poco en el combate en sí.



La ayuda médica a las fuerzas realistas fue otro asunto en el que participaron los extranjeros. La Cruz Roja Internacional operaba principalmente en las zonas republicanas y su única misión que envió a los realistas estaba situada cerca de la frontera septentrional con Arabia Saudí, en Uqd, a mucho camino del frente. Desesperadamente escasos de suministros médicos y equipo, los realistas recibieron la ayuda de *lady Birdwood*, que montó una organización de apoyo privada para canalizar la ayuda médica esencial hasta las zonas donde más se necesitaba.



J. Cooper





Camera Press

Arriba: El legendario mercenario francés Bob Denard entrena a un soldado monárquico en el uso de los morteros. Derecha: David Bailey comprueba un cañón sin retroceso egipcio capturado. Abajo, derecha: La antena de radio del coronel Cooper instalada en las ruinas de un edificio yemení.

enviar. Así, por ejemplo, 0143218 indicaba el primer diccionario, la página 43, columna 2, línea 18. Era un viejo truco, pero muy laborioso, ya que Cooper tenía que traducir sus mensajes al francés antes de ponerlos en clave, aunque si uno no conocía los libros utilizados como clave del código –y podía ser cualquiera– quien interceptase la transmisión tenía pocas posibilidades de descifrarlo. Además transmitía en una onda de aficionado y a intervalos irregulares, evitando los esquemas fijos, para confundir aún más al posible interceptador.

Sin embargo, el contacto regular por radio con Adén y la obtención de información sobre las fuerzas egipcias era sólo parte del trabajo de Cooper. También era el médico local. Los monárquicos no tenían respaldo médico de ningún tipo y había una terrible escasez de medicinas y vendajes para atender las heridas de combate de los hombres. Una aristócrata británica, *lady* Birdwood, intentaba reunir fondos para llevar suministros médicos a las fuerzas monárquicas a través de Adén, pero la tarea no era nada fácil. En una ocasión, la RAF fletó un cargamento de suministros, pero después se quedó en custodia en Adén mientras se diligenciaba con las autoridades locales la autorización de aduanas. *Lady* Birdwood llegó en persona para ver qué se podía hacer, pero la RAF seguía en sus trece. Contactó inmediatamente con Tony Boyle y, juntos, entraron en los almacenes donde se custodiaban los suministros y sacaron los artículos esenciales, como la morfina y los vendajes de campaña.

Con el envío de *lady* Birdwood y el botiquín que Cooper llevó consigo, éste instaló un hospital de campaña en Gara. Cooper también actuaba de cirujano. Solía ir por las mañanas a las aldeas situadas en un radio de 15 a 25 km desde su puesto de radio para tratar a los heridos. Normalmente corría durante todo el camino, llevando consigo el botiquín. La mayoría de las heridas que tenía que tratar eran quemaduras de *napalm* y heridas causadas por la metralla de los morteros. Entablillaba piernas rotas y realizaba todo tipo de operaciones. Cuando el trabajo excedía sus limitados conocimientos y el de los escasos libros que tenía, realizaba conjuntamente las operaciones con el "médico de la radio" que se hallaba en Adén, quien le dirigía el trabajo. Inevitablemente, cometió algunos errores de importancia, sobre todo en la reparación de piernas, pero conforme fue pasando el tiempo se hizo más eficaz e incluso adiestró a un chico llamado Ahmed para que le ayudase. Ahmed se especializó en inyecciones. Las inyecciones de vitaminas eran muy importantes, porque la comida era terrible. Latas de melocotón en almíbar y pan ácimo eran todo lo que tenían para mantenerse, aunque una vez cada quince días comían carne de cabra. Antes de que se iniciase la operación "Mango" y llegasen mejores alimentos, el peso de Cooper descendió por debajo de los 55 kg.

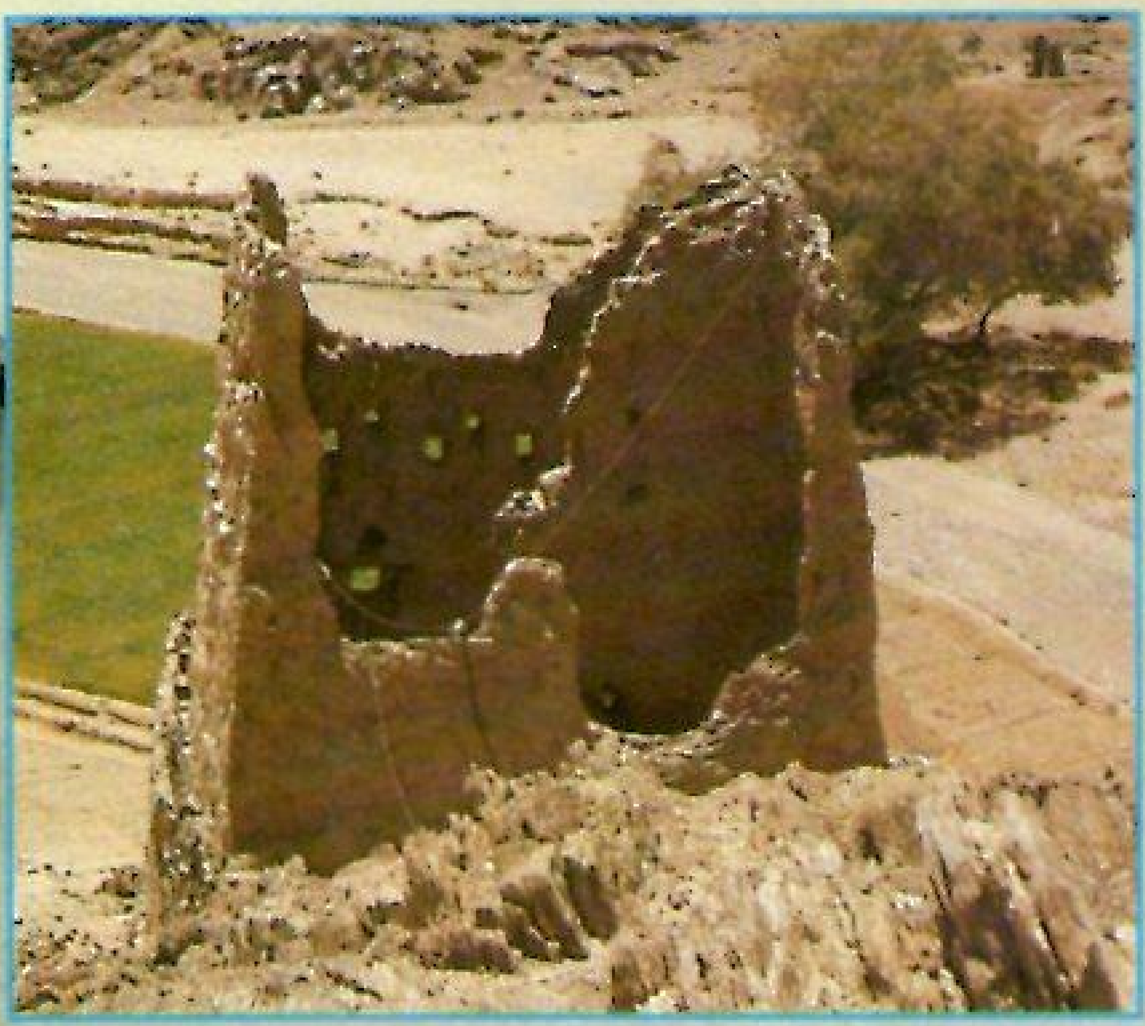
Un aspecto especialmente desagradable de la guerra en Yemen fue el bombardeo con gas efectuado por los egipcios contra las posiciones monárquicas en las montañas. Los contenedores de gas eran lanzados por aviones Ilyushin Il-28 y, al caer al suelo, producían un enorme manto de humo blanco. Este vapor tenía un efecto terrible en los ojos y muchos de los hombres quedaron ciegos para siempre. Una mañana, se

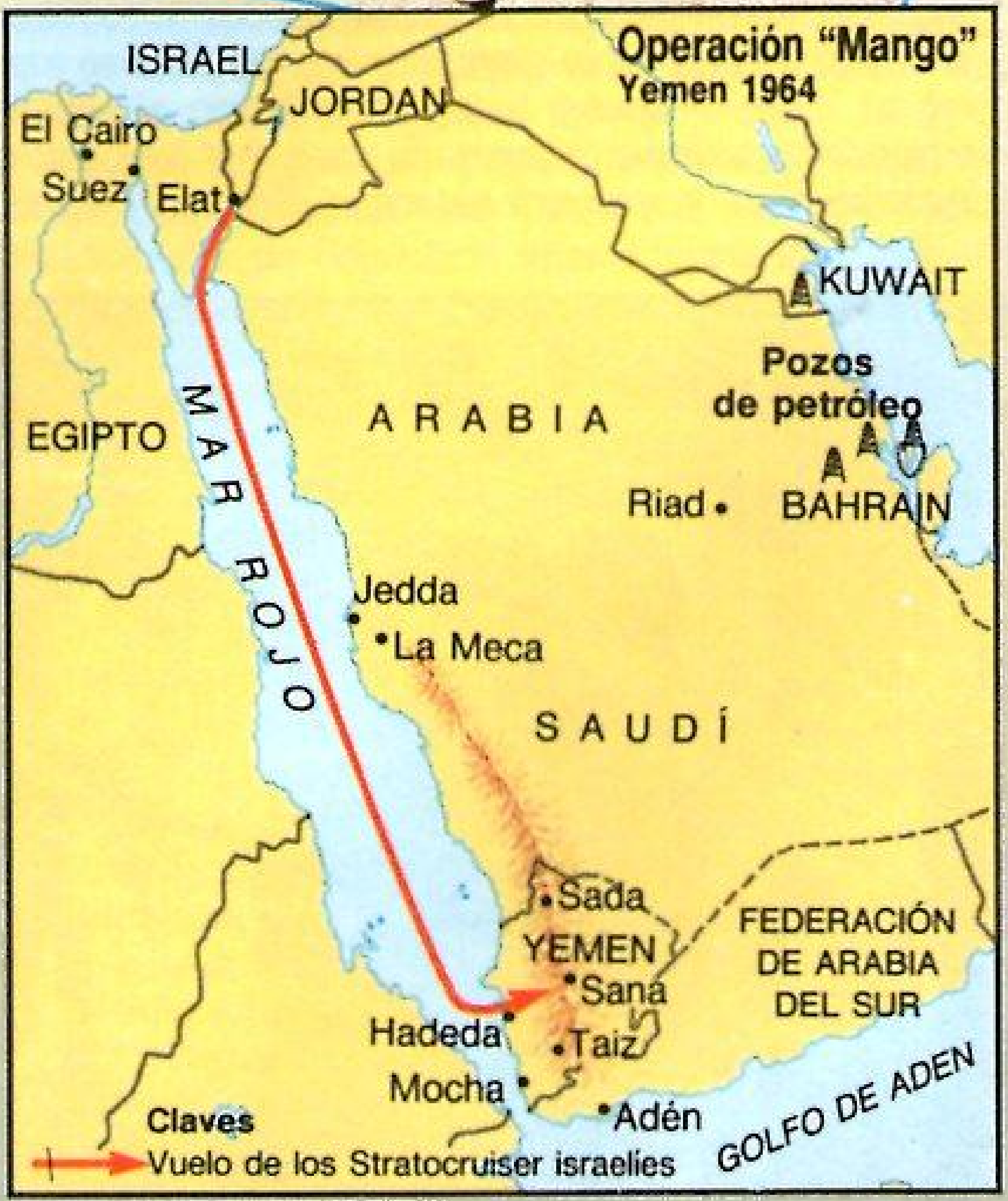


J. Cooper



J. Cooper





habían atrincherado en las cuevas de un *wadi* muy profundo cerca de Gara. Las cuevas proporcionaban muy buena protección frente a los bombardeos, pero no frente al *napalm* o el gas. Cooper, tras abandonar su refugio para dar su paseo matinal y atender a la llamada de la naturaleza, iba andando por el *wadi* a unos dos kilómetros y medio, cuando aparecieron de repente en el cielo dos Ilyushin egipcios a baja cota (unos 150 m) y entraron en el valle. Los aviones lanzaron sus bombas de gas y, cuando las latas se estrellaron contra el suelo del *wadi*, aquel mortal vapor blanco se extendió y subió por las laderas hasta las cuevas. Unos 200 hombres cegados salieron corriendo de las cavernas sin parar de gritar desgarradoramente. Fue horrible. Todo lo que Cooper tenía a su alcance era un colirio Optrex, que resultaba completamente inútil. Desde entonces, las cuevas se utilizaron lo menos posible, pues si en principio servían de protección, los resultados posteriores las hacían extremadamente peligrosas.

Durante todo el tiempo, los rebeldes monárquicos mantuvieron una campaña de hostigamiento contra las fuerzas egipcias, minando carreteras y tendiendo emboscadas y ataques de guerrilla sobre los enclaves enemigos. A pesar de su completa superioridad aérea y de sus sistemas de armas más modernos, los egipcios eran muy cautos con los guerrilleros y hubo ocasiones en las que éstos aprovecharon con sorprendentes resultados las excesivas precauciones egipcias. Un día, poco antes del amanecer, colocaron una mina falsa, construida con una vieja lata y un objeto que parecía un detonador acoplado encima. Se colocaron en una ladera que dominaba la carretera "minada" y esperaron a que llegasen los egipcios. A las dos horas apareció un vehículo que avanzaba cautelosamente por la carretera. Al ver la "mina" delante de ellos, los soldados saltaron fuera e inspeccionaron el artefacto para volver después por donde habían venido para informar sobre lo encontrado.

Las autoridades israelíes estaban enormemente preocupadas por la exacta precisión de la operación

Una hora después llegó todo un convoy de vehículos con un vehículo acorazado portapersonal (VAP). Se enviaron a los ingenieros para observar, de nuevo, el objeto y, tras debatir durante largo tiempo la mejor solución, comenzaron a cavar alrededor y rodearon al objeto con un cable cuyo extremo opuesto se amarró al VAP. Después, todos se echaron al suelo y empezaron a disparar contra la mina. Por supuesto no sucedió nada y, ya para entonces, Cooper y los monárquicos apenas si podían controlar la risa. Finalmente, el VAP extrajo el artilugio y lo colocó sobre la carretera. Cooper no había visto nunca en su vida tal grado de histerismo. Los oficiales más jóvenes vieron el lado divertido del asunto, pero no así los más veteranos, quienes no cesaban de proferir gritos e insultos. Los rebeldes no volvieron a repetir esta artimaña tan divertida.

Tras casi once meses de trabajo por cuenta propia con los monárquicos, Cooper pidió ser reforzado con otros dos hombres y dio paso a la operación "Mango". Estos dos nuevos hombres fueron Cyril Weavers y David Bailey. Weavers era un operador de radio y comunicaciones del 21 SAS y Bailey procedía del Regimiento de Sussex. Cooper no había oído hablar nunca de Bailey, pero éste había estado incordiando todo el tiempo a Billy McLean para que se le permitiese salir y apoyar la causa realista. Tras un examen en el "club" en Gran Bretaña, se acordó finalmente que se uniese a Cooper.

Cuando llegaron al puerto de Hadeda, dirigieron el avión tierra adentro, hacia las montañas

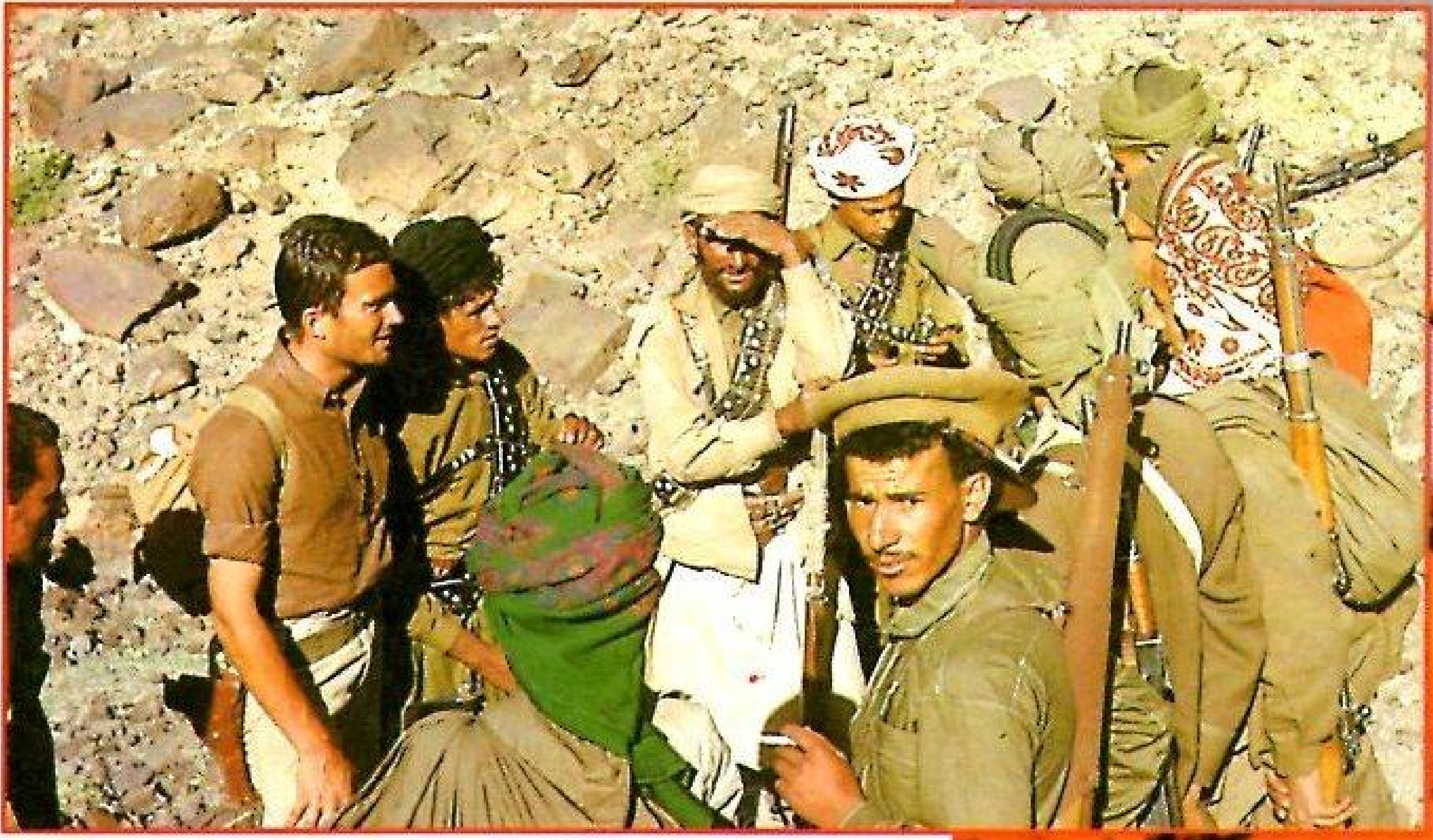
Ahora tenían dos radios y comenzaron a operar por separado. Cooper puso a Bailey en una zona y Weavers marchó con el coronel. También empezaron los preparativos para "Mango". Los motivos a que se debían el estricto secreto y las medidas de seguridad que rodearon la operación eran que, en realidad, los envíos en paracaídas los efectuaba la Fuerza Aérea israelí. Si se descubría esta información, las repercusiones políticas podían ser incalculables.

Cooper y sus hombres comenzaron a efectuar pruebas de comunicaciones para la operación y, aunque al principio no siempre podían oír a los israelíes al otro lado, el enlace de radio se mejoró con la práctica. Las autoridades israelíes estaban enormemente preocupadas por la exacta precisión de la operación y pidieron un informe completo sobre la experiencia de Cooper en envíos de paracaídas antes de considerar su actuación. Afortunadamente, Cooper era veterano en este terreno, pues había realizado numerosos lanzamientos con paracaídas en Francia en 1944, cuando estaba en el SAS, y también en Malasia. Asimismo había realizado numerosos cursos sobre los distintos procedimientos, técnicas de alumbrado, comunicaciones, etcétera, y, finalmente, los israelíes quedaron satisfechos de que él pudiese encargarse del trabajo.

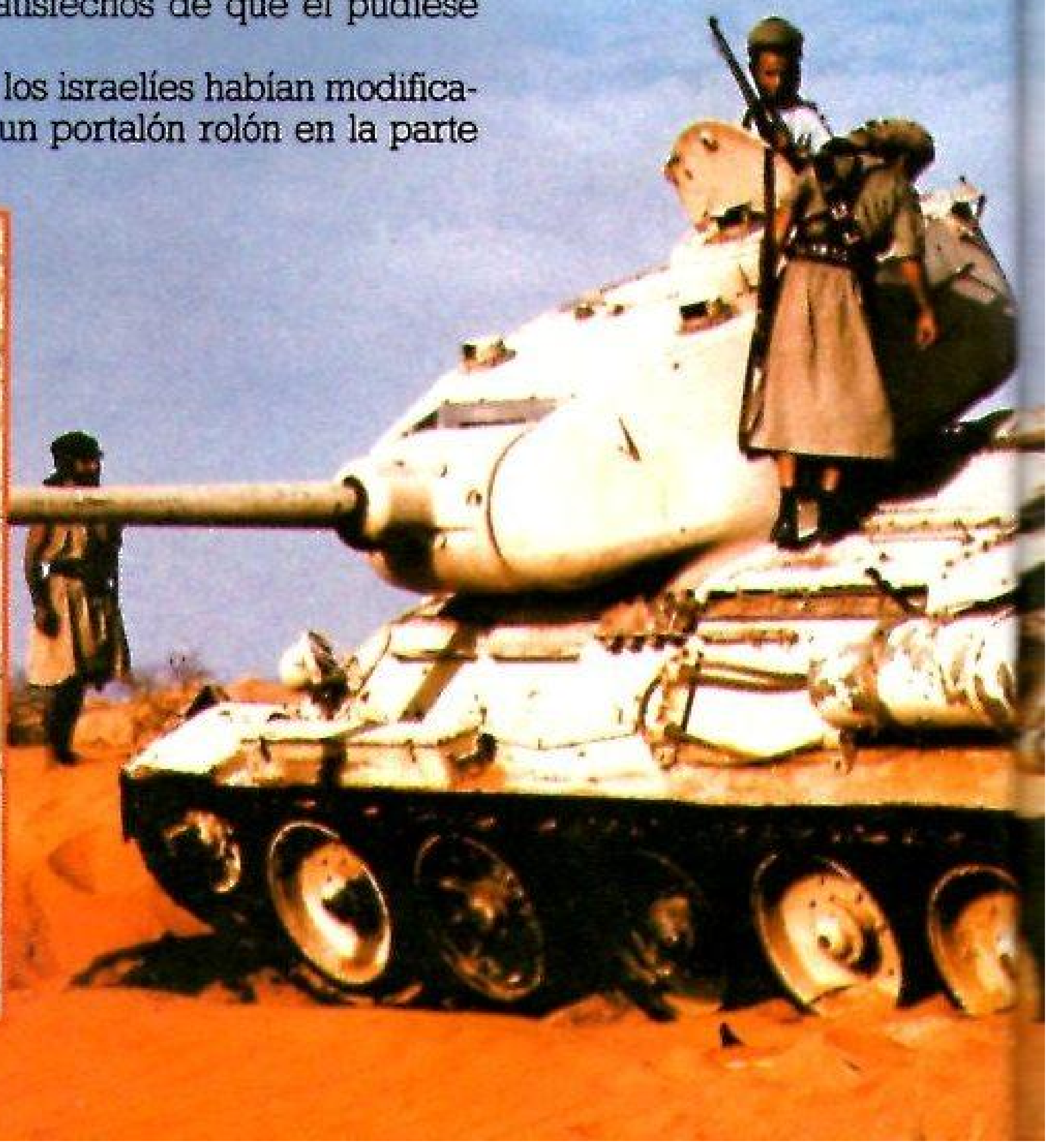
Para los lanzamientos, los israelíes habían modificado un Stratocruiser con un portalón rolón en la parte



Abajo, izquierda: Junto a Cooper, en Yemen, estaban dos miembros del *Deuxième Bureau* francés, uno de los cuales aparece hablando con un grupo de zeidis. Por desgracia, los franceses fueron víctimas de un bombardeo de gas y ambos quedaron ciegos. Sin ninguna ayuda médica especial disponible, tuvieron que ser enviados a Adén en una caravana de camellos yemení. Arriba: Gran parte del equipo enviado a los realistas en la operación "Mango" era de origen alemán, de la Segunda Guerra Mundial. Aquí aparece una ametralladora MG 34 de 7,92 mm equipada con un cargador de tambor. Abajo: Un carro de combate T34 egipcio yace abandonado tras una emboscada guerrillera. Las carreteras en Yemen no estaban asfaltadas, lo que hacía muy fácil para los monárquicos su minado, al tiempo que los valles y pasos de montaña suministraban un perfecto escondite para los grupos de emboscada. Derecha: Un solitario zeidi contempla un paisaje engañosamente tranquilo.



J. Cooper

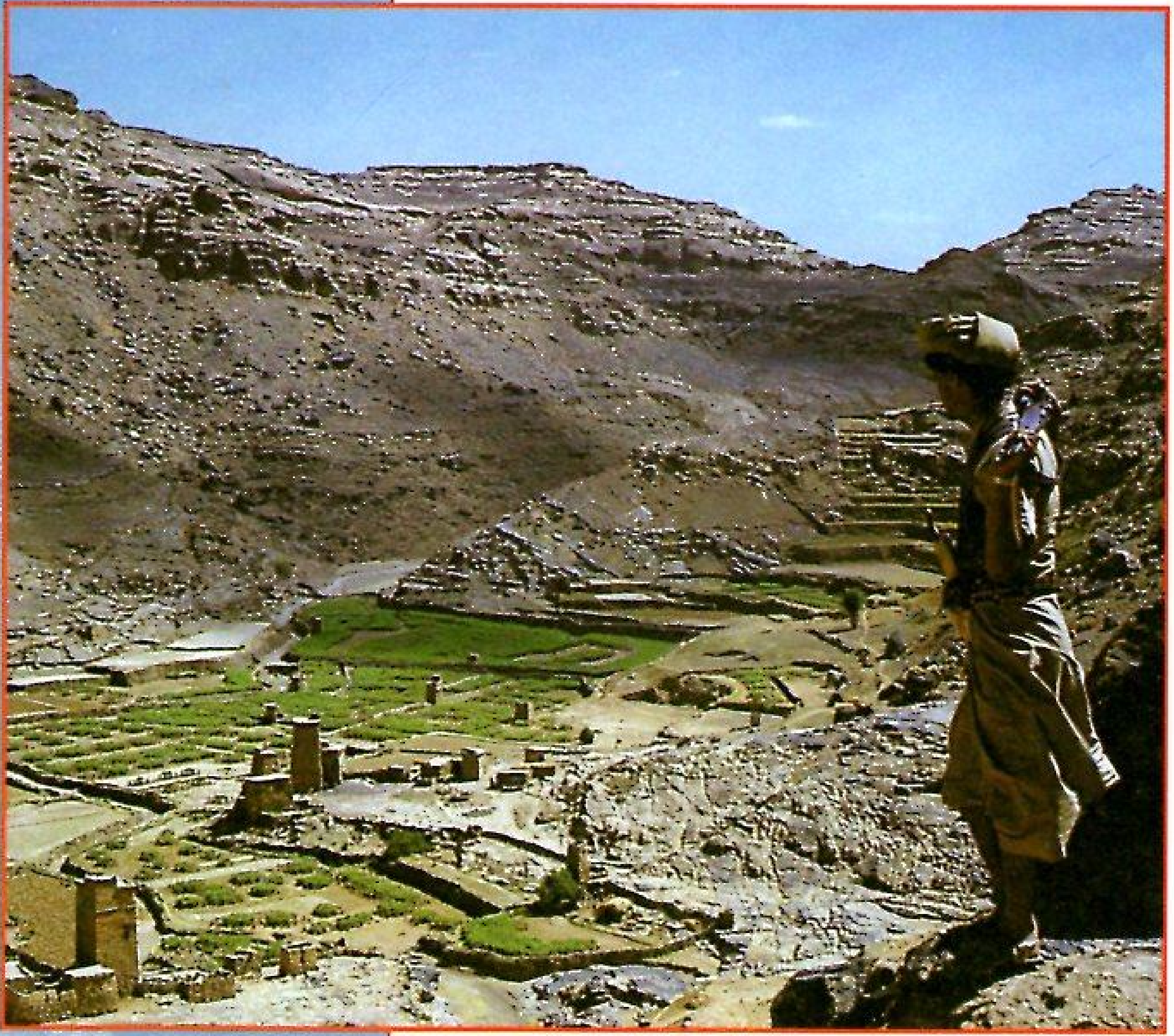



J. Cooper

posterior para lanzar las latas con sus paracaídas. Respecto a Cooper y los suyos, el equipo era mucho menos sofisticado: el único aparato de iluminación de que disponían para marcar la zona de lanzamiento era un par de faros de automóviles que funcionaban con dos viejas baterías, además de una serie de hogueras hechas con gasoil y gasolina. La zona de lanzamiento tenía una longitud de sólo 400 m, por lo que los israelíes debían tener una gran puntería.

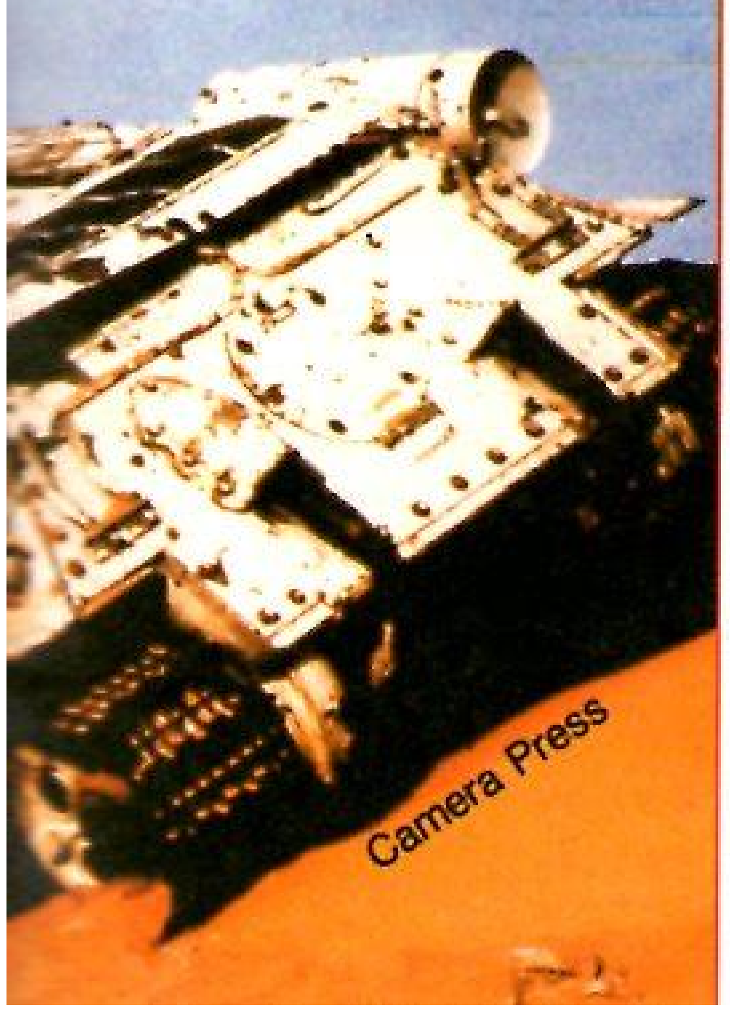
Durante la semana previa al primer lanzamiento, Cooper estuvo en contacto con ellos en períodos de cuatro horas para asegurarse de que el equipo de comunicaciones funcionaba a todas horas hasta el momento del despegue del avión.

La noche del primer lanzamiento, el Stratocruiser despegó de Elat y bajó al mar Rojo, con Egipto a la derecha y Arabia Saudí a la izquierda. Tenían que volar casi a nivel del mar para evitar ser detectados


J. Cooper

por los radares egipcios y, después, cuando llegaron al puerto de Hadeda, dirigieron el avión tierra adentro, hacia las montañas y se elevaron a 3 000 m. Durante toda la travesía mantuvieron un estricto silencio radiofónico hasta que se aproximaron a los 3 000 m, momento en que enviaron un mensaje: "Nos estamos acercando. Estaremos con ustedes en diez minutos."

Poco después, Cooper recibió la señal para que encendiese las luces. Se encendieron los faros de coche apuntando hacia arriba y David Bailey encendió las balizas. Entonces oyeron: "Mantengan su visual. Pasada de prueba". Los israelíes habían apagado los motores y todo estaba silencioso. Después, el inmensó avión volvió para el lanzamiento real y, mientras pasaba, 60 paracaídas salieron por su parte posterior. Fue un lanzamiento excelente, realizado por verdaderos profesionales. Mientras se alejaba, el piloto dijo: "El último paracaídas para usted. Corto". "Blanco", respondió Cooper. El piloto dijo: "Suerte y hasta otra". Fue la última comunicación con el avión, que ya se alejaba y descendía entre las montañas para el vuelo de regreso a través del mar Rojo.


Camera Press

Todos estaban eufóricos. Salieron con unos carromatos, recogieron los contenedores y los llevaron a cubierto. A la mañana siguiente, los egipcios enviaron un avión a reconocer las montañas, pero no sobrevolaron el lugar correcto. Evidentemente, habían visto u oído algo durante la noche y se alertaron. Pero quién había estado allí y adónde se había ido era un completo misterio para ellos.

Abdullah bin Hassan estaba radiante de alegría. Ahora tenía los morteros y granadas que necesitaba, y una gran cantidad de armas portátiles, incluidos Schmeisser alemanes, Spandau y fusiles. El origen de estas armas se mantuvo en secreto. Se habían borrado los números de serie de todas las armas, los paracaídas eran italianos e incluso las virutas de madera utilizadas en el embalaje habían sido importadas de Chipre. Nadie, ni siquiera un experto, podría haber deducido el origen del cargamento. El último contenedor lanzado llevaba el correo personal de Cooper y los suyos: periódicos ingleses del día y una botella de whisky. Un detalle genial. Cooper no había visto una botella de alcohol durante un año y el whisky israelí sabía fatal, pero David, Ciryl y él se sentaron en su pequeño escondrijo y se bebieron la botella para caer después dormidos.

Este fue el primero de los nueve envíos en paracaídas a recibir durante la operación. Conforme pasaba el tiempo, aumentaba la eficacia y los israelíes lanzaban contenedores más grandes y menos numerosos para que los de tierra no tuvieran que trabajar tanto recogiendo el equipo en la zona de lanzamiento.

Rápidamente se descubrió la residencia de Cooper en Moreton y se vio rodeado de periodistas

En este punto, los monárquicos sufrieron un duro y trágico golpe. Un día, los egipcios lanzaron una bomba de gas sobre su estación de radio y los dos franceses del *Deuxième Bureau*, que habían llegado con Cooper en su primera visita al Yemen, quedaron ciegos en el ataque y tuvieron que ser enviados de vuelta a Adén en camellos. También era hora de que Cooper se tomase un merecido descanso. Pero el momento elegido no pudo ser peor.

Mientras Cooper llegaba a Gran Bretaña, un periódico de El Cairo publicaba una serie de cartas que mostraban como prueba las "interferencias" británicas en la guerra civil yemení. Las cartas –con diversos encabezamientos tales como "Estimado John", "Querido Mayor Cooper" y "Estimado Abdul (Negro)", su nombre en clave en Yemen– fueron investigadas por el equipo "*Insight*" del periódico *Sunday Times* y fueron publicadas en ese diario en julio de 1964. Rápidamente se descubrió la residencia de Cooper en Moreton, Essex, y se vio rodeado de periodistas. Cooper fue asediado constantemente, pero no consiguieron verle. Fiona Frazer, que después sería secretaria de la organización, lo recogió con un Mini al tiempo que el cuñado de Cooper se trasladaba en el coche de éste en dirección contraria con todos los periodistas tras él. Tras cambiar de automóvil, Cooper se marchó directamente al aeropuerto de Heathrow, donde embarcó en un avión y, una vez más, se dirigió al este, hacia Adén y las montañas del Yemen.

A pesar de estas revelaciones en la prensa, Cooper había conseguido su objetivo. Había averiguado el orden de batalla egipcio, incluidos los nombres de los coroneles al mando, las divisiones, las brigadas y los batallones desplegados. También pudo informar con detalle sobre los aviones empleados por los egipcios y los escuadrones implicados. Aparte de la información, en Londres estuvieron encantados de recibir una moderna radio de campaña soviética que Cooper había llevado en una de las caravanas de camellos.

En la Fuerza Delta, el Ejército norteamericano tiene una unidad capaz de hacer frente a la creciente amenaza del terrorismo internacional.

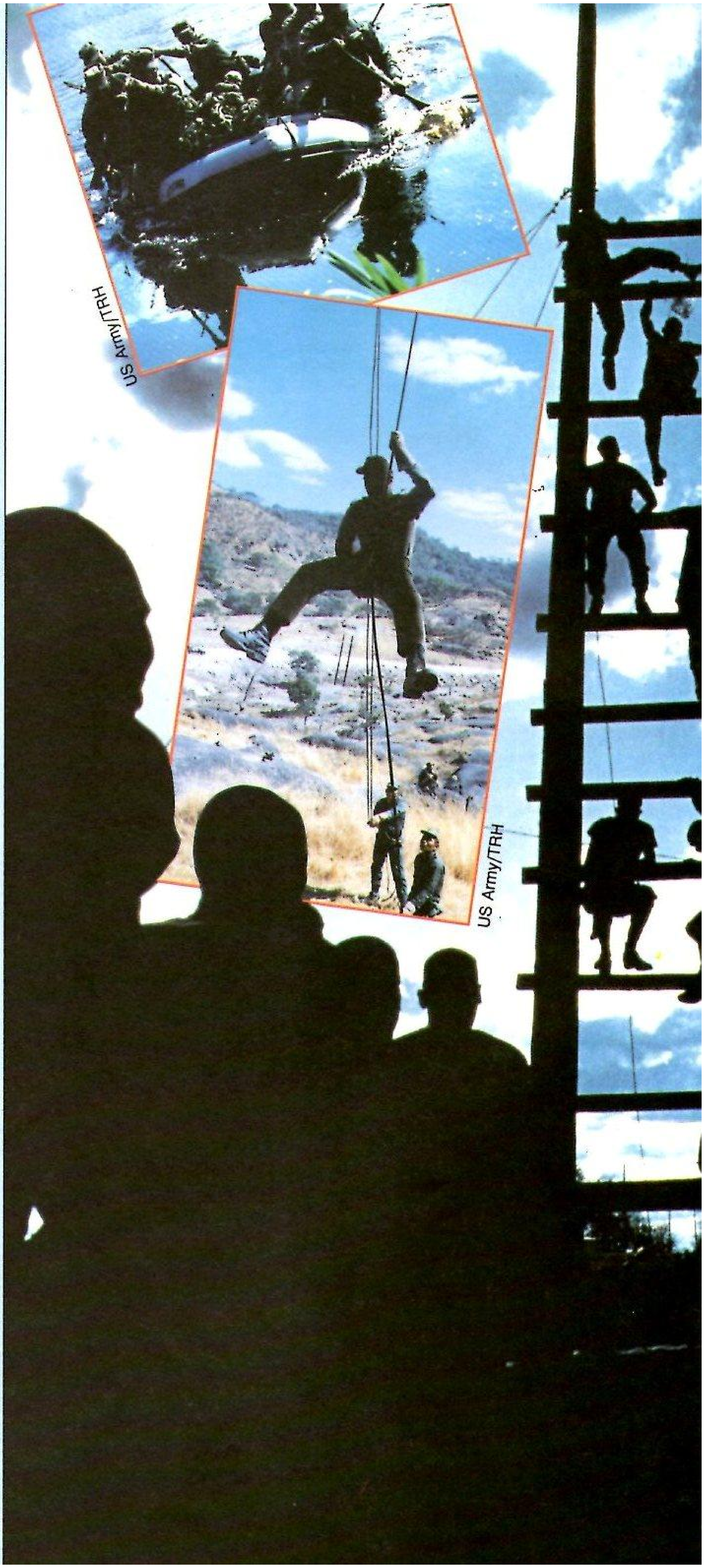
Poco después de las 02,00 horas del 18 de octubre de 1977, la unidad antiterrorista de choque de Alemania Occidental GSG9 tomó por asalto el avión comercial de la Lufthansa secuestrado en Mogadiscio, Somalia. El asalto fue un triunfo para la joven fuerza de Ulrich Wegener: murieron tres terroristas y se capturó intacto el avión sin la pérdida de un solo rehén. Un mes más tarde, el 19 de noviembre, el Departamento de Defensa de EE UU activó por fin su propia unidad de elite antiterrorista preparada, al igual que la GSG9, según el modelo del 22.º Regimiento del Servicio Aéreo Especial (22 SAS) de Gran Bretaña. Con la designación oficial de 1.er Destacamento Operacional de las Fuerzas Especiales-Delta, la unidad rápidamente empezó a ser conocida como Fuerza Delta.

Con el respaldo de otras unidades especializadas, la Fuerza Delta es la punta de lanza altamente adiestrada –y del máximo secreto– de la actividad antiterrorista norteamericana. Tras la firme actitud de la actual administración contra el terrorismo se oculta la posibilidad de acudir a la Fuerza Delta para llevar a cabo el tipo de misiones antiterroristas.

La Fuerza Delta, con el perseverante Beckwith como su comandante, se activó el 19 de noviembre de 1977

La necesidad de unidades antiterroristas especializadas dentro de la estructura militar fue reconocida por primera vez por los gobiernos europeos occidentales y por las Fuerzas Armadas israelíes debido, en gran parte, a que el terrorismo actúa más en Europa y Oriente Medio. Mucho antes de la operación de Mogadiscio, el 22 SAS ya tenía operaciones antiterroristas en su haber. De forma similar, el GSG9 de Alemania Occidental se organizó tras el fallido y mal coordinado intento de los tiradores de la policía para el rescate de los rehenes israelíes durante los juegos olímpicos de Munich en 1972, en el que resultaron muertos nueve de los atletas capturados por el grupo terrorista Setiembre Negro. En 1977, cuando se envió al GSG9 a Mogadiscio, la unidad contaba con un largo período de intenso entrenamiento además de los dispositivos y armas especiales del SAS.

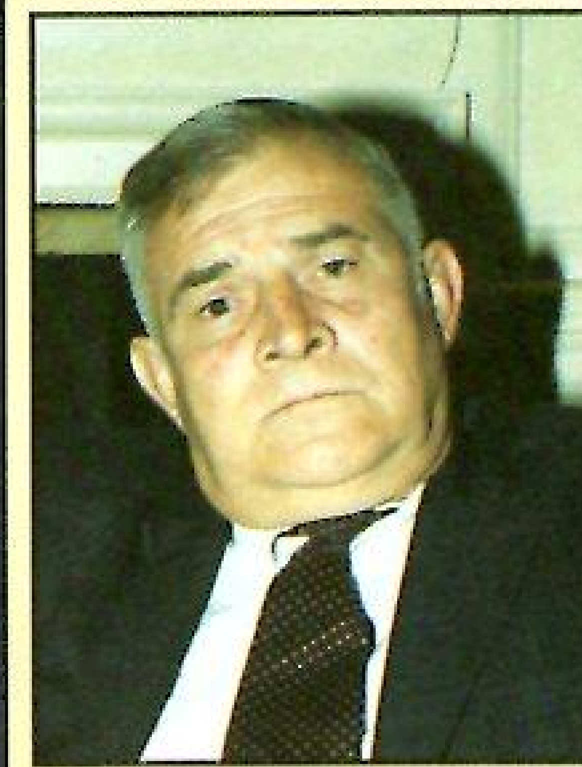
Aunque los gobiernos europeos aprovecharon las lecciones aprendidas en los años setenta y organizaron unidades para contener la ola de terrorismo, la burocracia del Pentágono y la endémica rivalidad entre servicios para las funciones, recursos y personal, retrasaron la formación de una unidad especializada en Estados Unidos. A estas dificultades se sumó la reducción de personal en las Fuerzas Especiales norteamericanas a mediados de los setenta, tras la guerra de Vietnam. A pesar de que numerosas autoridades militares norteamericanas comenzaron a reconocer la necesidad de una fuerza antiterrorista especializada al estilo del SAS británico, la situación política no era favorable. El hecho de que Estados Unidos consiguiese una unidad de este tipo se debió,



Destinado a resaltar el potencial de cada recluta, el riguroso programa de entrenamiento de Fort Bragg (derecha) instruye a los operadores en las técnicas del alpinismo (arriba, derecha), asalto fluvial (superior, derecha) y el manejo de vehículos seleccionados (arriba, extremo derecho).



FUERZA DELTA



CORONEL CHARLES BECKWITH

"Chargin' Charlie" Beckwith (arriba) sirvió durante tres años en la 82.ª División Aerotransportada antes de graduarse como oficial de adiestramiento de paracaidistas. Fue destinado a Fort Bragg, en Carolina del Norte, para unirse a las Fuerzas Especiales en 1958. Cuatro años después, como capitán de los Boinas Verdes, fue enviado a Gran Bretaña como parte de un programa de intercambio entre el SAS británico y las Fuerzas Especiales del Ejército norteamericano, uniéndose al Escuadrón A del 21 SAS en junio de 1962. A partir de enero de 1963, Beckwith fue destinado a Malasia, acumulando una valiosísima experiencia en los métodos de contrainsurgencia británicos.

A su regreso a Estados Unidos, Beckwith inició una campaña a favor de la creación de una unidad norteamericana tipo SAS, pero sus informes no fueron escuchados. Prestó servicio activo en Vietnam, como integrante del 5.º Grupo de Fuerzas Especiales en 1965 y 1966. En 1974 fue nombrado comandante de la Escuela de Fuerzas Especiales. A partir de 1975, se consultó con Beckwith en repetidas ocasiones mientras el Estado Mayor Central del Ejército norteamericano empezaba a interesarse en el concepto SAS. Participó intensamente en el diseño de una nueva unidad antiterrorrista y, finalmente, en agosto de 1977, Beckwith fue relevado del mando en la Escuela de las Fuerzas Especiales para dedicarse por completo a la formación de la unidad que en noviembre de ese año se llamaría Fuerza Delta. El coronel Charles Beckwith se retiró del Ejército en 1981.

OPERACIÓN "FURIA URGENTE"

Tras la operación "*Eagle Claw*" (garra de águila), la siguiente gran actuación de la Delta fue en la isla de Granada, como parte de una fuerza operacional enviada para invadir la isla el 25 de octubre de 1983. Además de los elementos de la Fuerza Delta, la fuerza invasora de Granada se componía del 1.er y 2.º Batallones del 75.º Regimiento (Ranger) de Infantería, junto a elementos del 96.º Batallón de Asuntos Civiles y el 4.º Grupo de Operaciones Psicológicas –todos los cuales formaban parte del 1.er Mando de Operaciones Especiales del Ejército norteamericano (SOCOM)– además de unidades de los comandos SEAL de la Armada norteamericana. Después de que los comandos SEAL inspeccionaran las playas y puertos antes de capturar las emisoras de radio Granada y la residencia del gobernador, los Ranger encabezaron el asalto principal.

Ambos batallones efectuaron un salto en paracaídas a baja cota sobre el aeródromo de Punta Salinas y aseguraron la zona tras dos horas de intensos combates. La Fuerza Delta llegó durante el lanzamiento de los Ranger y se encargó de atacar la prisión de Richmond Hill donde, según los informes, había prisioneros políticos. Sin embargo, el ataque consistió en un asalto diurno convencional sobre una posición enemiga fuertemente defendida, una operación que no necesitaba de las especialidades antiterroristas de la Fuerza Delta. Al final, la información era errónea y no había prisioneros en Richmond Hill. Aún así, los defensores cubanos estaban fuertemente atrincherados y la Delta tuvo que retirarse bajo un denso tiroteo.

Durante el resto de la operación "Furia Urgente", la Fuerza Delta llevó a cabo varios ataques rápidos tras las líneas enemigas. Para ello contó con el apoyo de los helicópteros de la Fuerza Operacional 160 de la 101.ª División de Asalto Aéreo del Ejército.

en gran parte, a los esfuerzos de un hombre: el coronel Charles Beckwith que, desde 1963, recorría los pasillos del Pentágono para lograr la realización de una fuerza de operaciones especiales.

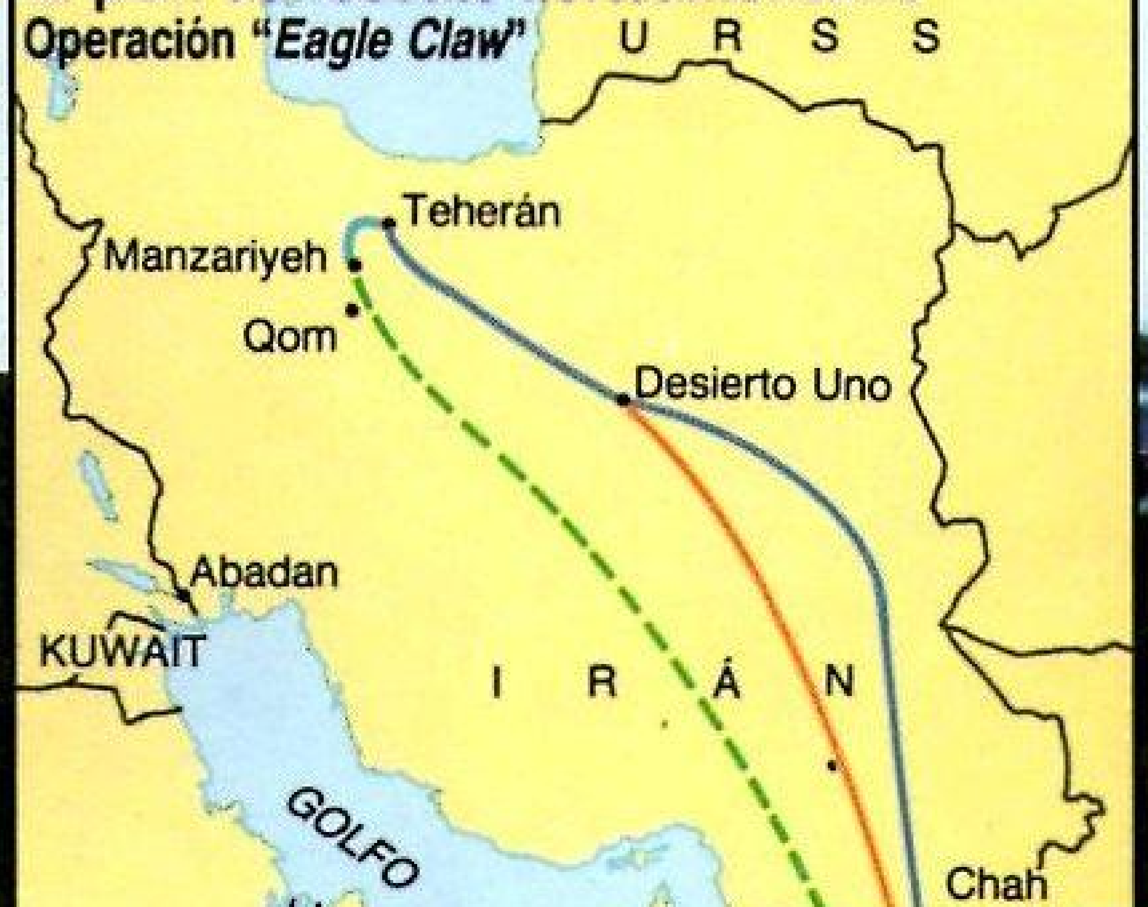
La Fuerza Delta, con el perseverante Beckwith como primer comandante, se activó el 19 de noviembre de 1977 y se organizó en escuadrones tipo SAS, compuestos por escuadras de 16 hombres divididas en patrullas flexibles de cuatro. Su formación se llevó a cabo mediante una cuidadosa selección de voluntarios de otras unidades que luego serían cuidadosamente entrenados en la actividad antiterrorista.

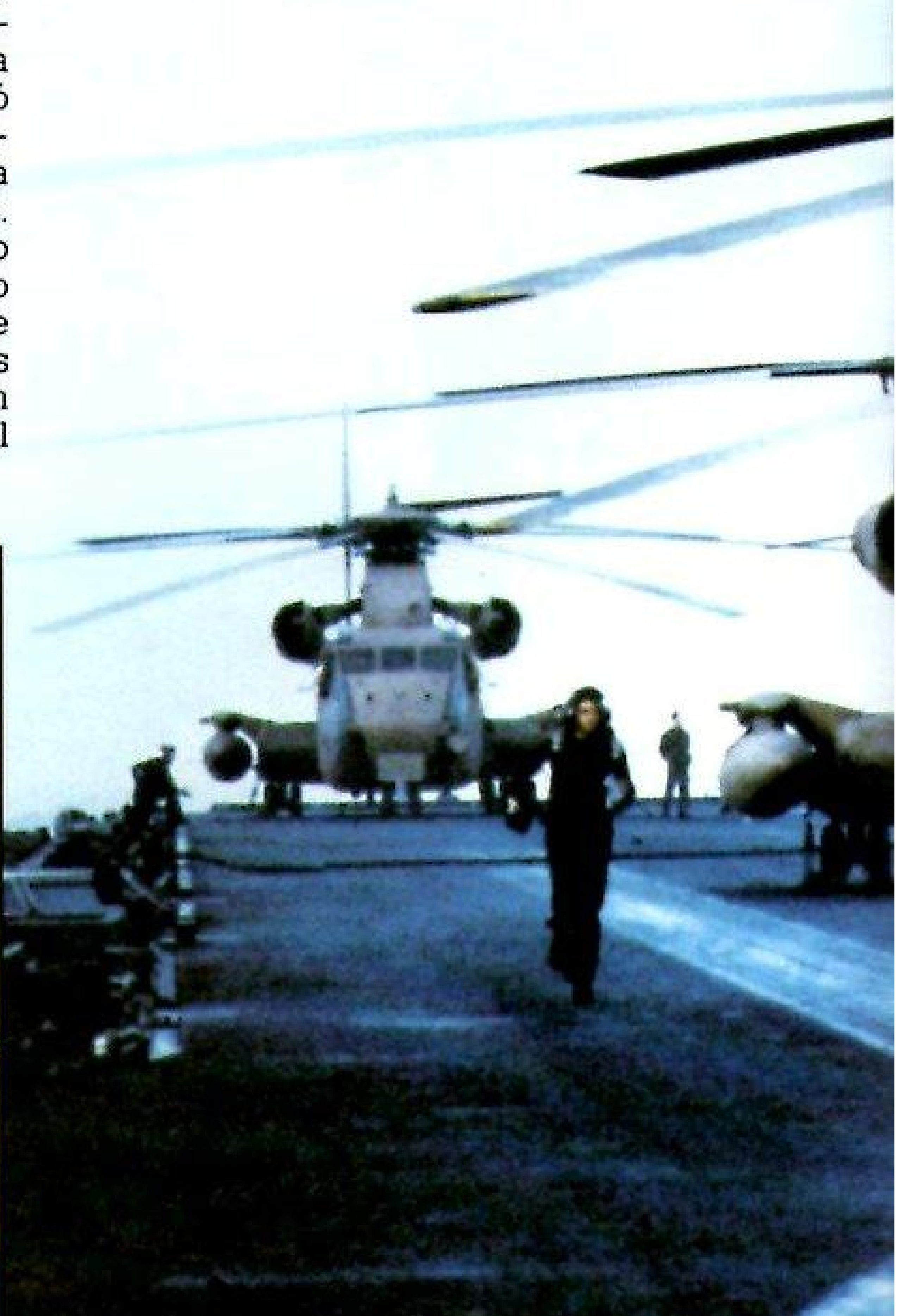
Los operadores Delta deben ser capaces de dar en el blanco con un 100 por cien de precisión a 600 m

Cuando se activó el proyecto de la Fuerza Delta, la tarea más urgente fue establecer una rigurosa selección y realizar con los supervivientes un curso de entrenamiento. Se seleccionaron unos 30 voluntarios para formar el núcleo de la nueva unidad. Junto con otros que ya tenían experiencia en los métodos de selección del SAS, Beckwith organizó una exhaustiva prueba de entrenamiento físico que incluía el arrastrarse de espaldas 40 m en un tiempo de 25 segundos, una carrera de 3 km, 100 m de natación completamente vestidos y una marcha rápida de casi 30 km. Casi la mitad de los candidatos del primer grupo quedó eliminada en este punto. Siguió un curso de selección tipo SAS consistente en una marcha de resistencia en solitario con toda la impedimenta, incluida una mochila con 25 kg de peso y por terrenos montañosos y abruptos. Cada hombre tenía que utilizar sus fuerzas al límite: el tiempo requerido para realizarlo nunca se reveló y el curso se prolongó durante varios días y noches. Por fin, los supervivientes se sometieron a una dura prueba psicológica para determinar su capacidad mental y sus motivaciones. Este grupo inicial actuó como instructor encargado de un segundo curso de selección del mismo tipo realizado en enero de 1978. A finales de abril de ese mismo año, ya se habían realizado cinco de estos cursos y se habían seleccionado 73 hombres de un total inicial de 264, los suficientes para formar el Escuadrón A de la Fuerza Delta.

Una vez aceptado un voluntario, la siguiente fase consistía en un intenso curso de operador de 19 semanas en el cuartel general Delta, un campamento de seguridad en Fort Bragg, en Carolina del Norte. El entrenamiento con armas portátiles era una parte importante del curso: los Delta deben ser capaces de dar en el blanco con un 100 por cien de precisión a 600 m y para conseguir este extraordinario nivel de puntería deben permanecer tres o cuatro horas al día en el polígono de tiro. Las armas incluyen pistolas Beretta de 0,22 pulgadas modificadas, diseñadas para su empleo en espacios cerrados como aviones, pistolas Colt de 11,43 mm, escopetas, fusiles de tiro al blanco especialmente construidos Remington 40XB, fusiles M3A1 y M16, ametralladoras ligeras M60 y Heckler and Koch HK21, subfusiles Heckler and Koch MP5 y lanzagranadas M79 y M203. También se utiliza toda una gama de mecanismos especializados, como las cargas de alto explosivo plástico C4 y granadas de aturdimiento, que constituyen una parte vital del arsenal Delta. En los terrenos de la unidad se construyó una "casa de tiro" similar a la del SAS británico de forma que puedan realizarse y practicar asaltos reales. Los ejercicios de desalojo de habitaciones incluían secuencias filmadas de rehenes y terroristas: el soldado debía entrar en la habitación como parte de un equipo y distinguir a los terroristas de los rehenes antes de abrir fuego. Los asaltos de aviones se llevaron a cabo en cabinas de simulación. A principios de 1979 y como resultado de este entrenamiento especializado, la Fuerza Delta ya se encontraba cerca de la disponibilidad operacional: Beckwith había pronosticado al principio un período de preparación de

El plan de rescate norteamericano
Operación "*Eagle Claw*"





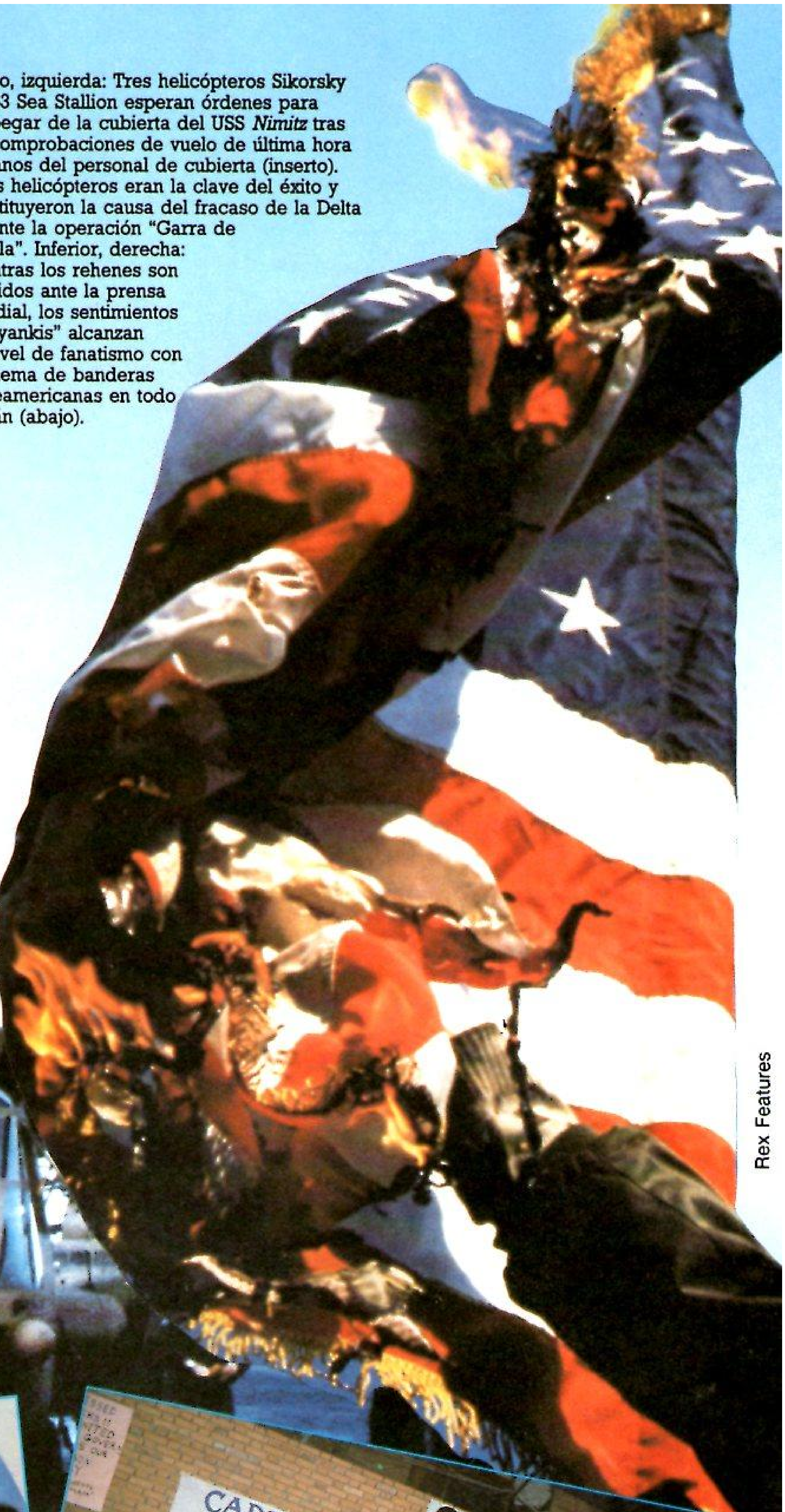
US Army/TRH

dos años. La fuerza contaba con dos escuadrones, estaba en marcha un programa de intercambio con el SAS y se establecieron contactos con el GSG9, el GIGN francés y las Fuerzas Especiales israelíes.

En sus dos primeros años de existencia, la Delta no se había estrenado. Entonces llegó la primera oportunidad para realizar una operación. El 4 de noviembre de 1979, unos 400 estudiantes, militantes iraníes, asaltaron la embajada de EE UU en Teherán, la capital, y tomaron a 66 ciudadanos norteamericanos como rehenes. El 20 de noviembre, se habían liberado 13 de ellos, pero aún se mantenía a los 53 restantes en el interior de la embajada. A pesar de la desaprobación pública respecto a una solución militar, el presidente Jimmy Carter consideró desde un principio el empleo de la fuerza militar para solucionar la crisis. Se ordenó a la Fuerza Delta desarrollar un plan viable para tomar la embajada por la fuerza y evacuar a los rehenes.

El principal obstáculo para el éxito del rescate era de tipo logístico. La Fuerza Delta no tenía capacidad logística integral propia y tendría que apoyarse en unidades de las fuerzas armadas. Se necesitaría transporte aéreo –seguramente helicópteros– para evacuar a los rehenes una vez liberados y, por tanto, se decidió utilizar esos mismos helicópteros para infiltrar a la Fuerza Delta. Los helicópteros elegidos fueron los Sikorsky RH-53D Sea Stallion, tripulados por pilotos del Cuerpo de Infantería de Marina desde el *Nimitz*, situado en el golfo de Omán. Para solucionar el problema del combustible de estos helicópteros

Abajo, izquierda: Tres helicópteros Sikorsky RH-53 Sea Stallion esperan órdenes para despegar de la cubierta del USS *Nimitz* tras las comprobaciones de vuelo de última hora a manos del personal de cubierta (inserto). Estos helicópteros eran la clave del éxito y constituyeron la causa del fracaso de la Delta durante la operación "Garra de Aguila". Inferior, derecha: Mientras los rehenes son reunidos ante la prensa mundial, los sentimientos "antiyankis" alcanzan un nivel de fanatismo con la quema de banderas norteamericanas en todo el Irán (abajo).

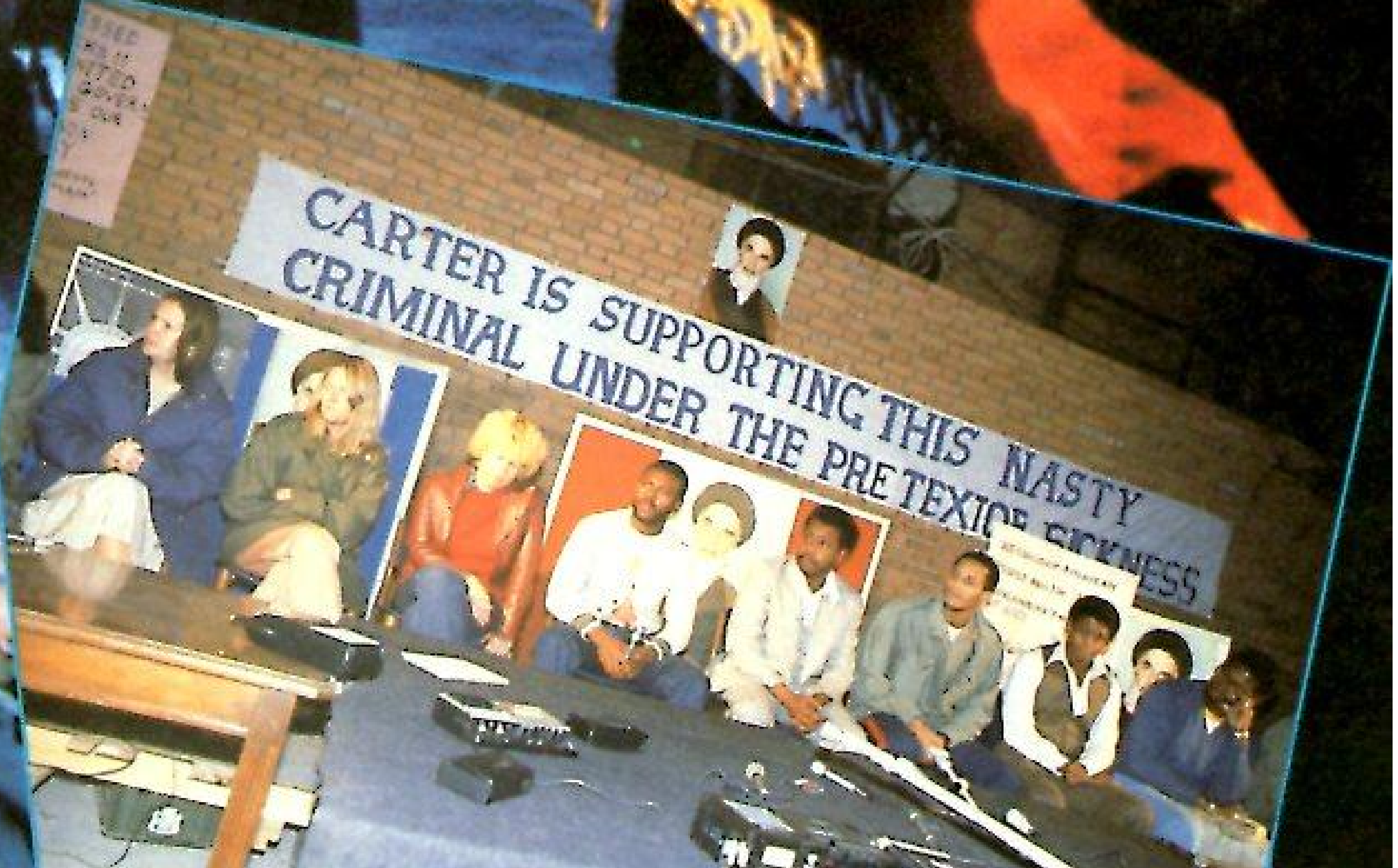


Rex Features





y/TRH



durante su viaje hacia y desde Irán, se desarrolló un complejo plan que incluía aviones cisternas de la fuerza aérea, transportes y aviones cañoneros y una fuerza de los Ranger para defender dos zonas de aterrizaje separadas.

La fuerza de asalto se retiró finalmente, derrotada por los fallos de un equipo fuera de control

El plan final para la operación –conocida como "Garra de Aguila"– requería tres transportes MC-130 para llevar la fuerza de asalto de 118 hombres a Desierto Uno, un punto de reunión 480 km al sudeste de Teherán. A los transportes seguirían tres aviones cisterna KC-130. Mientras tanto, ocho Sea Stallion despegarían del *Nimitz* y volarían hasta Desierto Uno. La zona de aterrizaje quedaría asegurada por un equipo de vigilancia de carreteras de los Ranger mientras los helicópteros repostaban y transportaban a la Fuerza Delta hasta un "lugar oculto" en Teherán, antes de trasladarse a un segundo lugar seguro a la espera de la orden para marchar y evacuar a los rehenes del edificio de la embajada. Tras un reconocimiento realizado por Beckwith, la Delta marcharía a Teherán en camiones durante la noche del segundo día de la operación. El plan de asalto preveía que tres secciones de la Delta actuarían de forma independiente. Mientras los Elementos Rojo y Azul tomaban distintas partes del edificio, donde se tenía a los rehenes, el Elemento Blanco bloquearía las entradas de la embajada y cubriría la retirada. Los cañoneros AC-130 de la Fuerza Aérea en ese momento proporcionarían cobertura aérea mientras los Sea Stallion evacuarían a los rehenes. Se acordó que se necesitaría un mínimo de seis Sea Stallion para esta fase de la operación. Los rehenes volarían hasta el aeródromo de Manzariyeh, unos 55 km al sur de Teherán, donde una fuerza de Ranger estaría vigilando tres C-141 Starlifter listos para transportar a los rehenes y a sus rescatadores lejos de Irán. Los últimos Ranger saldrían en un C-130.

Tras varios meses de intenso entrenamiento y preparación, la Delta fue enviada a Egipto el 21 de abril de 1980. Tres días después se dio luz verde y la Delta fue transportada por aire a la isla de Masirah, en el golfo de Omán. A las 16,30 horas del día 24, la fuerza de asalto embarcó en tres transportes de tropas C-130 y, 90 minutos después, despegó el primer transporte y puso rumbo a Desierto Uno, llegando a salvo unas cuatro horas más tarde. El equipo de vigilancia de carreteras de los Ranger salió del C-130 para asegurar la zona de aterrizaje. Sin embargo, poco después de la toma de tierra apareció de súbito un autobús, y casi inmediatamente dos camiones-cisterna. Los pasajeros de los vehículos fueron hechos prisioneros, pero uno de los cisterna tuvo que ser asaltado. El otro vehículo escapó, lo que representaba un riesgo para la seguridad. Los restantes transportes C-130 y los cisternas llegaron y la fuerza de asalto esperó la llegada de los Sea Stallion.

Los seis helicópteros habían salido del *Nimitz* según lo programado, a las 19,30 horas, pero dos de los aparatos no consiguieron llegar a Desierto Uno. Dado que se necesitaban un mínimo de seis para completar la operación, no quedaba ningún margen para el error. Los restantes helicópteros llegaron a Desierto Uno, pero cuando uno de ellos empezó a funcionar mal, Beckwith no tuvo otra alternativa que anular la operación, por lo que la Fuerza Delta cargó su equipo en los Sea Stallion. El primer helicóptero, muy sobrecargado, despegó, intentó virar, perdió sustentación y se estrelló sobre uno de los aviones cisterna C-130. Ambos aparatos estallaron en llamas y varios hombres murieron. Después de permanecer cinco horas



Rex Features

F. Spooner Pictures

en Desierto Uno, la fuerza de asalto se retiró, derrotada por los fallos de un equipo fuera de control.

Una comisión de investigación dirigida por el almirante James Holloway hizo recaer parte de la culpa en ciertos errores tácticos de la fase de planificación: se deberían haber dispuesto un número mayor de helicópteros y no se prestó la suficiente atención a las dificultades de volar un helicóptero a través de una gran extensión de terreno desértico.

El entrenamiento sufrió los efectos de una celosa seguridad y los soldados Delta no recibieron un modelo a gran escala de Desierto Uno, ni siquiera en el ensayo final. Sin embargo, las dificultades centrales se encontraron en los niveles de mando y control. A diferencia del SAS británico, la Delta había dependido por completo de otros servicios militares norteamericanos, tanto desde el punto de vista logístico como de mando. El plan desarrollado para "Garra de Aguila" era increíblemente complejo; implicaba la participación de contingentes de los Ranger, la Fuerza Delta, la USAF, la Armada, la Infantería de Marina y agentes del Departamento de Defensa que debían actuar de forma coordinada. Como resultado, no había un mando general sobre todos ellos.

Jimmy Carter perdió las elecciones presidenciales de 1980 en gran parte como consecuencia del fracaso de "Garra de Aguila" y, en enero de 1981, Ronald Reagan se sentó en el Despacho Oval. La nueva administración anunció su decisión de reforzar el personal de las Fuerzas Especiales y sus mecanismos para obtener información, como respuesta al terrorismo internacional; para la Delta, un nuevo período de entrenamiento se sumó a un cambio en la estructura de mando cuando el coronel Beckwith se retiró del ejército en 1981. El estamento militar norteamericano apreció rápidamente las lecciones derivadas del fracaso en Desierto Uno y, en 1982, se creó el 1.er Mando de Operaciones Especiales (SOCOM) en Fort Bragg para coordinar las Fuerzas de Operaciones Especiales (SOF) del Ejército, la Fuerza Aérea y la Armada.

En julio de 1984, se enviaron miembros de la Fuerza Delta como consejeros durante el secuestro de un avión DC-9 venezolano que fue desviado a la isla de Curaçao, en el Caribe. Un equipo venezolano de 12 hombres asaltó con éxito el avión el 31 de julio en presencia de los operadores Delta y rescataron a los 79 pasajeros tras matar a dos de los terroristas. El 4 de diciembre, militantes musulmanes shiitas secuestraron un DC-9 kuwaití durante un vuelo de Kuwait a Karachi y lo obligaron a aterrizar en el aeropuerto de Teherán. La Delta marchó a Muscat, en Omán, y empezó a ensayar un rescate, pero las fuerzas iraníes asaltaron con éxito el avión.

En la mañana del viernes 14 de junio de 1985, otro grupo de extremistas shiitas secuestró un Boeing 727 de la TWA y lo llevó a Beirut. Se envió la Fuerza Delta, al parecer a Chipre, pero tras 17 días de negociaciones, se liberó a los rehenes. Cinco meses más tarde, la Fuerza Delta fue enviada de nuevo al Mediterráneo cuando un Boeing 737 de Egyptair fue secuestrado y desviado a La Valetta, capital de Malta, en el transcurso de un vuelo de El Cairo a Atenas. Sin embargo, la Fuerza Delta no recibió autorización para asaltar el avión.

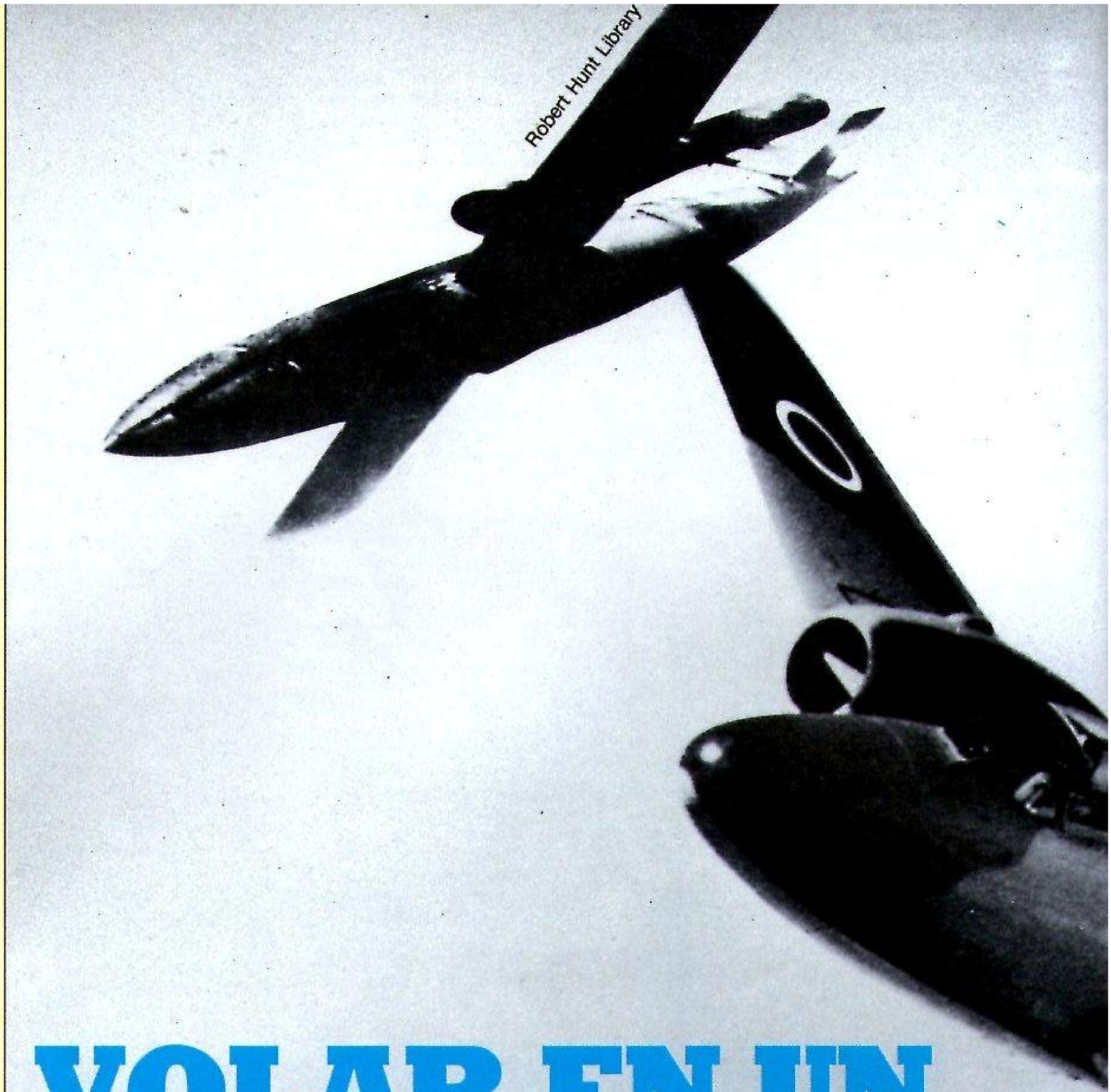
La Delta sigue cooperando estrechamente con otras unidades antiterroristas occidentales

La dificultad de enviar a la Delta a Europa o a Oriente Medio lo suficientemente rápido durante un incidente terrorista quedó de relieve el 5 de setiembre de 1986, cuando unos secuestradores abordaron un 747 de Pan Am en el aeropuerto de Karachi. Aunque se concedió permiso a la Fuerza Delta para aterrizar en la ciudad, fue incapaz de llegar al escenario del incidente a tiempo. A las 22,00 horas, cuando las luces del avión se apagaron debido a la falta de combustible de los generadores, una fuerza de comandos paquistaníes asaltó el 747. Murieron unos 20 pasajeros en el consiguiente baño de sangre.

Uno de los principios más importantes de la iniciativa antiterrorista de la Administración Reagan es la tendencia norteamericana a incrementar la cooperación entre las fuerzas antiterroristas occidentales, una tendencia que ha impulsado el apoyo de algunos oficiales del Pentágono a la creación de una fuerza multinacional en la que, por supuesto, la Fuerza Delta desempeñaría un importante papel. La mayoría de los planificadores antiterroristas son contrarios a esta medida y sostienen que la diferencia de tácticas y armas derivaría casi con toda seguridad en una ineficacia colectiva. Sin embargo, la Fuerza Delta sigue cooperando de forma muy estrecha con otras unidades antiterroristas occidentales y regularmente se realizan ejercicios conjuntos con el SAS y el GSG9 de Alemania Occidental.

Izquierda: Un soldado iraní inspecciona los restos del fracaso de la operación "Garra de Aguila". Los problemas del mando y la planificación que afectaron a la misión han sido objeto desde entonces de exhaustivas investigaciones por parte de los jefes de estado mayor. La rivalidad entre servicios continúa siendo una espina para la Fuerza Delta, aunque algunos sucesos recientes pueden aliviar el problema. El Congreso norteamericano ha aprobado un plan para llevar el control del personal de las Fuerzas Especiales lejos de las armas de servicio individuales. Se piensa crear un Mando Unificado de Operaciones Especiales con su propio presupuesto, sus propios equipos y su propio estado mayor de planificación.
Abajo: La unidad antiterrorista egipcia enviada a Malta en noviembre de 1985, realizó una operación que costó la vida a 50 rehenes. Incidentes de este tipo han impulsado el concepto de "Despliegue Avanzado", con el que los norteamericanos han pedido la negociación de bases avanzadas en Alemania Occidental, Gran Bretaña y Jordania para poder efectuar un rápido despliegue de la Fuerza Delta al Mediterráneo y Oriente Medio. Se sabe que Gran bretaña ha aceptado y, en setiembre de 1986, Alemania Occidental estaba de acuerdo en recibir 12 hombres Delta para estacionarlos en su territorio.





VOLAR EN UN METEORO

EL PRIMER ESCUADRÓN A REACCIÓN DE LA RAF

El 616.° Escuadrón (South Yorkshire) de la Fuerza Aérea Auxiliar se formó en Doncaster, el 1 de noviembre de 1938, como unidad de bombardeo provista de aviones Hawker Hind. En octubre de 1939, convertida en escuadrón de caza, la unidad se trasladó a Leconfield, en Yorkshire, donde se la equipó con Spitfire Mk I. Basado en los aeródromos de Norfolk y Londres, el 616.° Escuadrón entró en acción en 1940 y se destacó durante la batalla de Inglaterra, destruyendo 30 aparatos enemigos. En 1942, con base en Kirton, Lincolnshire, el 616.° pilotó los Spitfire Mk VI de alta cota en patrullas defensivas contra aviones de reconocimiento enemigos. En setiembre de 1943, el escuadrón recibió los Mk VIII y siguió con su función de misiones a alta cota. En 1944, con base en Culmhead, Somerset, el escuadrón se encargó de misiones de escolta de los bombarderos que atacaban nudos de comunicaciones en Francia y los Países Bajos, como parte del programa de bombardeo previo al Día D. En julio de 1944, el 616.° Escuadrón se trasladó a Manston, Kent, para dedicarse al desarrollo del primer caza a reacción de la RAF: el Gloster Meteor F.Mk 1. En enero de 1945, el escuadrón se trasladó a Colerne, Wiltshire, con un destacamento basado en Melsbroek, Bruselas. El escuadrón fue disuelto el 29 de agosto de 1945 en Lübeck, en el norte de Alemania. Se volvió a formar como Escuadrón de South Yorkshire en julio de 1946, dotado de aviones Meteor F.Mk 3 y, después, Mk 8. El escuadrón fue finalmente disuelto, en Finningley, en 1957.
Arriba: La insignia del 616.° Escuadrón.

Cuando los enjambres de bombas volantes V-1 aparecieron sobre Inglaterra, los pilotos de los Meteor del 616.° Escuadrón hubieron de enfrentarse a esta nueva amenaza.



El 6 de junio de 1944, las fuerzas aliadas desembarcaron en Normandía en la operación anfibia más grande de la historia de la guerra. Sobre la cabeza de playa los escuadrones de caza británicos y norteamericanos mantuvieron constantes patrullas con objeto de asegurar una completa superioridad aérea aliada. Dos años antes, cuando las fuerzas aliadas realizaron el desastroso desembarco en Dieppe, el 19 de agosto de 1942, la historia fue radicalmente distinta: la *Luftwaffe* había enviado ingentes cantidades de aviones y todo el Canal se convirtió en escenario de vertiginosos combates aéreos. Sin embargo, ahora, en el momento en que los aliados consolidaron su cabeza de puente, sus fuerzas aéreas se hicieron dueñas absolutas del cielo.

Mientras patrullaban las cabezas de playa de Normandía a bordo de sus Spitfire, los pilotos del 616.° Escuadrón no eran conscientes del revolucionario papel que muy pronto iban a desempeñar frente a la nueva arma alemana, la bomba volante V-1. Aquel mismo año, el escuadrón había escoltado a bombarderos medios aliados que participaban en una serie

de ataques sobre bases de lanzamiento de bombas V-1 en el Pas de Calais. Los alemanes planeaban lanzar una gran ofensiva con ellas –operación que tenía el nombre en clave de *"Rumpelkammer"*– una vez que la producción alcanzase un cierto nivel, por lo que aquellos emplazamientos de bombas volantes, cuidadosamente ocultos, fueron sometidos a constantes ataques aéreos.

Sin embargo, la primera V-1 se lanzó sobre Londres la noche del 12 de junio de 1944 y pronto quedó claro que sería imposible detener esta mortal ofensiva a menos que se atacasen los emplazamientos de misiles con fuerzas terrestres. Dado que éstas aún seguían librando duros combates para consolidar sus posiciones en Normandía, pasarían varias semanas antes de conseguir este objetivo.

Desde la primavera de 1944, el comedor de oficiales del 616.º Escuadrón era un mar de rumores sobre el reequipamiento de la unidad, aunque la mayoría de los pilotos creían que sus nuevos aparatos serían Spitfire Mk XIV. En junio, esta suposición se vio reforzada por el vuelo de dos de ellos sobre la base del escuadrón en Culmhead, Somerset. Pocos días después, se produjeron nuevas especulaciones cuando el líder del escuadrón, Andrew McDowall, y otros cinco pilotos de la unidad fueron enviados en destacamento a Farnborough. Hasta que no volvieron McDowall y sus compañeros, no supieron qué era lo que les esperaba: un curso de transición a los Gloster Meteor F.Mk 1, el primer caza a reacción de la Real Fuerza Aérea (RAF). Una vez que los seis oficiales se acostumbraron a no tener una hélice delante, el Meteor resultó un avión estupendo para pilotar.

El primer Meteor del 616.º Escuadrón, el EE219, llegó a Culmhead el 12 de julio de 1944; la ofensiva alemana con V-1 contra Gran Bretaña empezó de forma intensiva aquel mismo día. Durante las dos semanas siguientes llegaron otros once Meteor procedentes de Farnborough mientras seguía adelante el trabajo de convertir a los pilotos del escuadrón a aquel aparato radicalmente nuevo. Todos los pilotos se hicieron eco de los elogios de McDowall.

El 21 de julio, los Spitfire del escuadrón, acompañados por dos Meteor, volaron al aeródromo de Manston en Kent, donde se les unieron dos días después otros cinco aviones a reacción. Los pilotos de la primera patrulla a reacción de la RAF fueron el recién ascendido comandante de ala McDowall, el comandante de ala Wilson, el jefe de escuadrón Watts, el oficial de vuelo Roger, el oficial de vuelo McKenzie, el oficial de vuelo Clark, el oficial de vuelo Dean y el suboficial Wilkes.

El 27 de julio, el 616.º recibió la orden de efectuar su primera patrulla *"Diver"* –nombre clave de las salidas contra la bomba volante V-1. Sin embargo, la semana siguiente los llenó de frustración y desilusión, pues ninguno de los pilotos avistó misiles enemigos. A fin de aumentar el tiempo de patrulla, se decidió disminuir la distancia entre la base del escuadrón y las sendas de aproximación de las bombas volantes; para ello se trasladó a los Meteor a un aeródromo avanzado cerca de Ashford, en Kent.

En febrero de 1941, el 616.º Escuadrón se unió al Ala Tangmere, dirigida por el comandante de ala Douglas Bader (extremo izquierdo, inferior). El escuadrón marchó inmediatamente a la ofensiva, tripulando Spitfire en batidas de caza y vuelos de escolta de bombarderos sobre el norte de Francia. Sin embargo, el desarrollo del Gloster Meteor (izquierda) transformó las funciones del 616.º en el combate. La bomba volante V-1 (extremo izquierdo) cruzaba el Canal a 935 km/h –más allá del alcance de la mayoría de los cazas aliados– y el escuadrón fue destinado a realizar patrullas "profundas" para contener esta nueva amenaza.





Oficial de vuelo del 616.º Escuadrón, Europa 1944.

Este piloto lleva el traje de combate de la RAF, introducido en 1943 y diseñado según el del Ejército. También lleva una gorra de servicio azul con las insignia de oficial. Lleva un revólver en una pistolera modelo 37 y guantes forrados para protegerse de las bajas temperaturas existentes durante las patrullas a alta cota.

El primer contacto real se produjo en la noche del 4 de agosto, cuando el oficial de vuelo Dean avistó una V-1 pocos minutos después de despegar de Ashford. El aparato enemigo estaba a alguna distancia por delante y unos pocos cientos de metros más abajo y Dean lanzó su Meteor en un suave picado. Mientras la velocidad aumentaba hasta 615 km/h, la distancia entre ambos aparatos se reducía velozmente. Al pronto, Dean reconoció la inconfundible silueta de la bomba volante: un grueso fuselaje con una tonelada de alto explosivo encerrada en su morro, sus planos rectangulares y el alargado pulsorreactor que lanzaba lenguas de fuego por su escape. Dean situó su avión detrás de la V-1 hasta que el anaranjado escape del pulsorreactor quedó alineado en su visor y después deceleró. Había leido los informes de combate de los pilotos de Spitfire y Tempest que casi habían sido destruidos por el enorme potencial explosivo del V-1 cuando sus proyectiles alcanzaban la cabeza de guerra del misil.

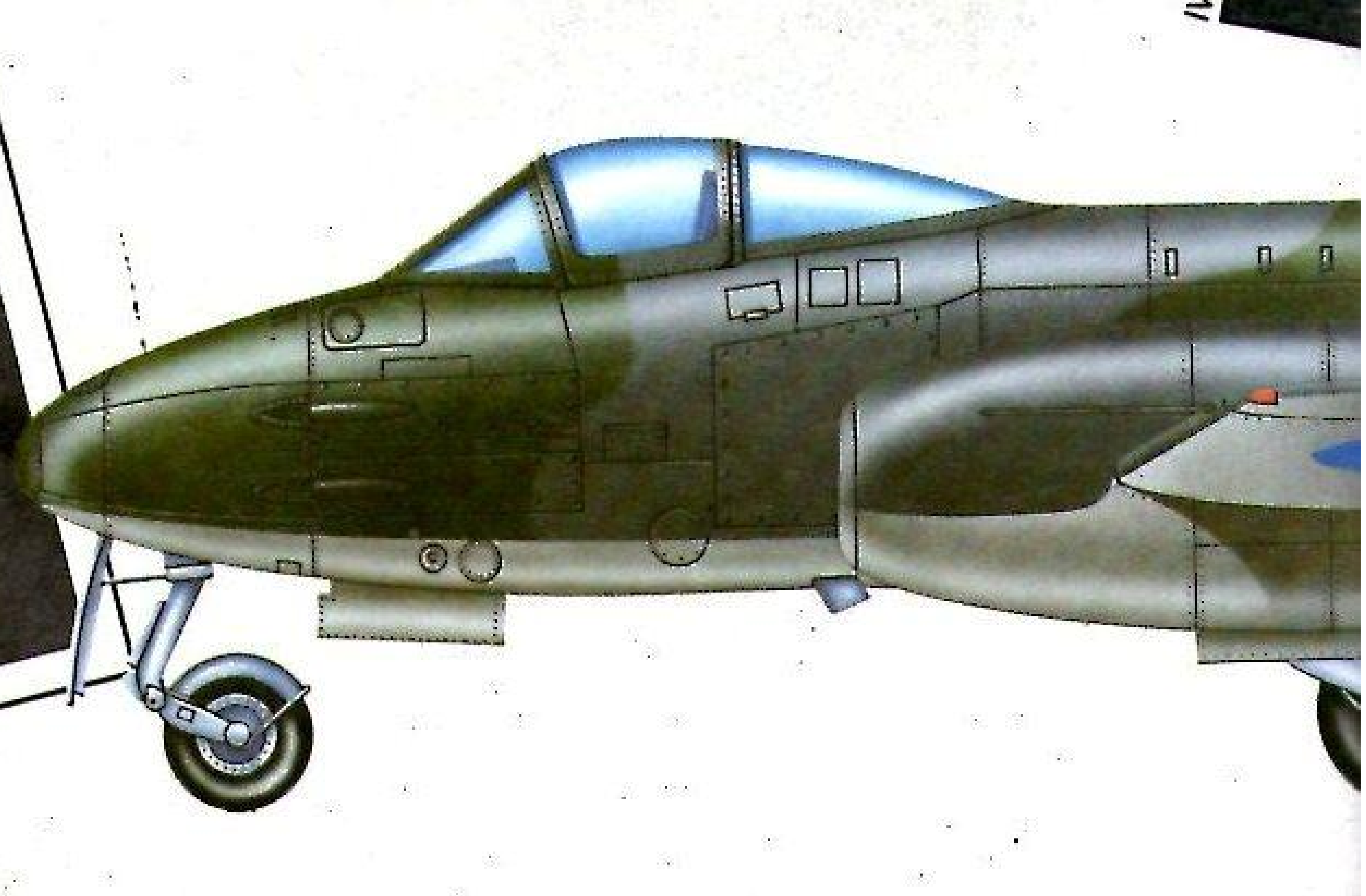
Dean apretó el disparador. Una corta ráfaga de proyectiles salió de los cañones del Meteor y después éstos se encasquillaron. La bomba volante proseguía su avance, aparentemente sin daños. Decidido a no dejarla escapar, Dean aceleró y colocó su avión al lado del misil. Mientras volaban sobre el campo a 615 km/h, Dean y su adversario estaban a sólo cinco minutos de Londres. El piloto del Meteor sabía que debía actuar en ese instante, cuando todavía estaban en campo abierto. Una repentina idea inspiró a Dean

El Meteor (abajo) se aseguró un lugar en la historia de la aviación. Los pilotos del 616.° Escuadrón dominaron rápidamente sus aparatos, aumentando su autonomía de vuelo hasta 90 minutos a finales de agosto de 1944. Además, los motores del Meteor resultaron muy seguros. Se estimó que el personal de tierra del escuadrón (abajo, derecha) redujo a la mitad el tiempo de mantenimiento que era necesario para el único motor Griffon del Spitfire. Inferior, izquierda: El comandante de ala Andrew McDowall, que mandó el 616.° Escuadrón desde junio de 1944 a mayo de 1945.









sobre la marcha y, haciendo juegos malabares con los controles, colocó su aparato casi rozando la veloz bomba. Con un cuidado infinito y una frialdad de nervios admirable, deslizó la punta de su ala por debajo de la del V-1 y empujó lentamente la palanca de control hacia la izquierda. El Meteor se estremeció violentamente cuando las puntas de las dos alas entraron en contacto. El cuerpo de Dean se tensó, esperando en parte la detonación de la bomba. En lugar de ello, el ala del V-1 subió cada vez más hacia arriba hasta que la bomba osciló bruscamente y se lanzó hacia el suelo. Dean observó a su inanimado adversario mientras caía, con el reactor aún funcionando. Segundos después, explosionó en campo abierto.



Bañado en sudor, Dean puso rumbo a la base. Se había convertido en el primer piloto a reacción británico en destruir un aparato enemigo y el Meteor, que se convertiría en la espina dorsal del Mando de Caza de la Real Fuerza Aérea durante más de diez años, había tenido su bautismo de fuego. Al aterrizar de vuelta en Ashford, Dean se enteró de que otro piloto, el oficial de vuelo J.K. Roger, también había atacado y destruido una bomba volante minutos después de su propia victoria. Los cañones de Rogers habían funcionado de modo satisfactorio y el V-1 había caído al suelo y estallado cerca de Tenterton.

Tras estos primeros éxitos, la frecuencia de las patrullas *"Diver"* se incrementó de forma considerable. Mediante un sistema de relevos, el escuadrón mantenía dos Meteor en el aire durante todo el día, en patrullas de 30 minutos. El 10 de agosto, Dean había destruido dos V-1 más y la marca del escuadrón ascendió notablemente. Los días más fructíferos fueron el 16 y el 17 de agosto, cuando los pilotos de Meteor destruyeron cinco bombas volantes. El 31 de agosto, cuando por fin se capturaron los emplazamientos de V-1, el palmarés del escuadrón ascendía a 13 victorias. Aunque era un porcentaje pequeño de los misiles destruidos por las defensas aéreas británicas, demostró la capacidad del Meteor en acción frente a objetivos pequeños de alta velocidad.

El resto del año, el 616.º Escuadrón participó en ejercicios aéreos conjuntos coordinados por la RAF y la USAAF. Su objetivo era el desarrollo de nuevas tácticas defensivas contra los cazas a reacción alemanes Messerschmitt 262 que atacaban las formaciones de bombarderos aliados en Europa. Estos cazas enemigos sacaban a los Spitfire, Mustang y Thunderbolt





GLOSTER METEOR

A finales de 1939, el Ministerio de Abastecimientos inició el programa *"Rampage"* con la intención de introducir en tres años un caza monoplaza diurno a reacción. El diseño comenzó en enero de 1940 y el prototipo DG206/G realizó su primer vuelo en Cranwell, Lincolnshire, el 5 de marzo de 1943. El F.Mk 1 estaba armado con cuatro cañones Hispano de 20 mm en la proa e impulsado por dos motores Rolls-Royce/Welland que desarrollaban un empuje de 822 kg. La velocidad máxima del Mk 1 era de 697 km/h y tenía un techo de vuelo de 12 200 m. La segunda y última variante del Meteor que prestó servicio durante la Segunda Guerra Mundial fue la F.Mk 3 (inferior, izquierda). Tenía una mayor capacidad de combustible y mejores prestaciones. Se utilizaron dos modelos tardíos de producción del Mk 3 para pruebas de velocidad a baja cota y, el 7 de noviembre de 1945, uno de ellos logró un nuevo récord mundial de velocidad al alcanzar los 970 km/h. Los últimos 195 Mk 3 estuvieron impulsados por el motor Derwent 5 de 1 580 kg de empuje. El Derwent 5, cuando se le combinó con una célula reforzada, dio como resultado el Mk 4, con mejores velocidades de despegue y aterrizaje. El Meteor Mk 4 prestó servicio en muchas fuerzas aéreas, incluyendo la belga, la danesa, la egipcia y la francesa.
El Meteor Mk 5 fue un caza de reconocimiento equipado con una cámara en la proa y dos cámaras verticales colocadas en el fuselaje, detrás del depósito de combustible. La variante más prolífica del Gloster Meteor fue el F.Mk 8, con un fuselaje alargado y una unidad de cola rediseñada. El equipo extra incluía un visor de puntería giroestabilizado y un asiento lanzable Martin-Baker. Se construyeron 15 variantes del Meteor y la última salida operacional de un Meteor de la RAF la realizó un caza nocturno NF.Mk 14 en Tengah, Singapur, en setiembre de 1961. La producción total del Meteor fue de 3 875 unidades.

Derecha: El teniente de patrulla Watts, fotografiado antes de su ascenso a jefe de escuadrón. Watts pilotó Spitfire en el 616.° Escuadrón hasta 1944 y se le reconoció el coraje, la habilidad y tenacidad mostrados mediante su condecoración con la Cruz de Vuelo Distinguido. Watts fue uno de los primeros pilotos del escuadrón que recibió entrenamiento de conversión al Meteor y, tras años de vuelo con la rueda en la cola, el único problema real fue el acostumbrar a los pilotos al tren de aterrizaje tipo triciclo del reactor.



de los Aliados una ventaja en velocidad de 160 km/h y, a menos que se diseñase un nuevo conjunto de tácticas, supondrían una grave amenaza a la supremacia aérea aliada sobre Europa Occidental.

En octubre, para suministrar a los pilotos norteamericanos alguna experiencia en acción contra cazas a reacción, se programó una serie de ejercicios aéreos para los días 10 y 17, en los que cuatro Meteor se enfrentarían a elementos de la 65.ª Ala de Caza y la 2.ª División de Bombardeo de la Octava Fuerza Aérea del Ejército. Al mando del destacamento del 616.° Escuadrón estaba el comandante de ala McDowall, que llegó a Debden, al sur de Cambridge, el 8 de octubre a fin de elaborar los detalles del programa con el general de brigada Jesse Orton, oficial en jefe de la 2.ª División de Bombardeo. Los otros tres pilotos de Meteor en el destacamento de McDowall llegaron a Debden al día siguiente. El 10 de octubre, una formación de 120 B-24 Liberator y B-17 Flying Fortress de la 2.ª División de Bombardeo despegó de sus respectivas bases en East Anglia. Tras reunirse con sus cazas de escolta P-47 Thunderbolt y P-51 Mustang



a 2 700 m de altura sobre Peterborough, la formación continuó en cuatro estrechas sendas marcadas por el rumbo determinado en el ejercicio: de Peterborough a Colchester, de vuelta a Peterborough y, finalmente, hacia el noroeste, en dirección a East Anglia.

Durante el vuelo, los Meteor realizaron una serie de "ataques" de alta velocidad, acercándose desde diversos ángulos y atravesando la formación antes de que los cazas de escolta tuvieran tiempo de reaccionar. Estas tácticas eran paralelas a las empleadas por los pilotos de Messerschmitt 262 y resultaron extremadamente eficaces. El único modo de atrapar a los reactores consistía en que la escolta de cazas ascendiese al menos 1 500 m por encima de los bombarde-

Abajo, derecha: Un caza a reacción Meteor recibe combustible del personal de tierra antes de la acción. La creación de una patrulla de Meteor en el aeródromo de Manston se llevó a cabo en el más absoluto secreto, con un estricto cordón de seguridad en torno al aeródromo. Extremo derecho: Pilotos del 616.° Escuadrón posan para una fotografía de grupo debajo de un falso letrero.

IWM



ros para que los pilotos de Mustang y Thunderbolt pudiesen coger velocidad y lanzarse en picado tras los Meteor. Al final de la semana los pilotos de caza norteamericanos conseguían ya buenos resultados.

El 18 de diciembre de 1944, el 616.º Escuadrón recibió sus dos primeros Meteor F.Mk 3, el EE231 y el EE232, y otros tres más llegaron al mes siguiente. En enero de 1945, tras un traslado a Colerne, en Wiltshire, el escuadrón cambió todos los Mk 1 que le quedaban por F.Mk 3. También en el mes de enero, una patrulla de Meteor del 616.º voló a Bélgica para unirse al 84.º Grupo de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica de la RAF basado en Melsbroek, cerca de Bruselas.

Los pilotos de la patrulla de Meteor habían visto su



IWM

traslado al continente como una señal de que pronto entrarían en acción contra los Me 262. Sin embargo, se verían tristemente desilusionados y las pocas semanas siguientes sólo destacaron por la ausencia de actividad. Debido al riesgo de que los Meteor cayeran en manos enemigas, los pilotos recibieron estrictas instrucciones de no volar sobre territorio enemigo. En lugar de ello, fueron destinados a realizar patrullas sobre Nimega y otras bases aéreas aliadas cercanas.

Tras acelerar para el ataque, Cooper efectuó una sola pasada de fuego de cañón

El resto del 616.º Escuadrón llegó a Belgica el 31 de marzo y, a comienzos de abril, el Ministerio del Aire permitió a los cazas a reacción adoptar un papel más agresivo. Aunque los Meteor hicieron algunas irrupciones en territorio enemigo, no consiguieron establecer contacto con la *Luftwaffe* y se decidió utilizarles en el reconocimiento armado y misiones de ataque al suelo. El 17 de abril, el teniente de patrulla Cooper se convirtió en el primer piloto de Meteor que disparó sus cañones contra territorio enemigo durante una patrulla de reconocimiento armado en la que avistó un gran camión enemigo cerca de Ijmuiden. Tras acelerar para el ataque, Cooper efectuó una sola pasada y una ráfaga que envió al vehículo fuera de la carretera para explosionar segundos más tarde.

Mientras tanto, un segundo escuadrón de Meteor se había formado en Gran Bretaña. Era el 504.º (Condado de Nottingham) Escuadrón de la Fuerza Aérea Auxliar y, tras un corto período de preparación del personal en el nuevo aparato, se le declaró operacional y fue enviado al continente en julio de 1945.

Para el 616.º Escuadrón, las últimas semanas de la guerra en Europa se caracterizaron por una febril actividad. El escuadrón se trasladó de aeródromo en aeródromo a la cabeza del avance aliado, llevando a cabo sus salidas de reconocimiento y ataque bajo una considerable presión enemiga. El 24 de abril, el comandante de ala McDowall dirigió una formación de cuatro Meteor en un atrevido ataque contra un aeródromo enemigo en Nordholz, en Alemania Occidental. Tras lanzarse en picado desde el sol a una altura de 2 450 m, McDowall destruyó un Junkers 88 en el suelo durante una sola pasada en la que además alcanzó un vehículo con algunos proyectiles de cañón. El oficial de vuelo Wilson atacó dos camiones cisterna, que estallaron en llamas, y ametralló las instalaciones del aeródromo con el resto de sus proyectiles. El oficial de vuelo Moon ametralló una docena de vagones de ferrocarril en el perímetro del aeródromo y destruyó un emplazamiento antiaéreo. El cuarto piloto, el también oficial de vuelo Clegg, atacó un gran vehículo lleno de soldados alemanes que, de modo increíble, salieron corriendo a saludarlo cuando el Meteor se lanzó sobre ellos; evidentemente, lo habían confundido con un avión propio, Messerschmitt 262.

Hasta entonces, el escuadrón no había sufrido bajas mientras utilizaba Meteor. Fue todo un récord el que se mantuviesen intactos hasta el 29 de abril, fecha en la que dos Meteor tripulados por el líder de escuadrón Watts y el sargento de patrulla Cartmell despegaron para una patrulla ofensiva. Los aviones entraron en las nubes en una formación cerrada y, minutos después, los soldados aliados en tierra fueron testigos de una gran explosión seguida de una lluvia de restos incandescentes que caían del cielo. Ni Watts ni Cartmell fueron vistos de nuevo.

Aunque los pilotos de Meteor esperaron una nueva oportunidad para poner a prueba sus aviones en combate frente a la crema de los cazadores de la *Luftwaffe*, a primeros de mayo estaba claro que sus deseos no se verían cumplidos. Tras una semana de intensas misiones de ataque al suelo, el 4 de mayo de 1945 sería el último día de operaciones del escuadrón. Durante la actividad registrada ese día, los pilotos destruyeron una locomotora enemiga y dañaron otra, inutilizaron diez vehículos y dos semiorugas, además de ametrallar una gran cantidad de instalaciones. A las 17,00 horas, el escuadrón recibió un mensaje en el que se ordenaba la suspensión de todas las operaciones ofensivas sobre territorio enemigo. Cuatro días después se produjo la rendición incondicional de Alemania.

Aunque desilusionados por no haber podido contactar con la *Luftwaffe* en combate, las misiones de ataque al suelo del 616.º Escuadrón habían sentado el patrón de las futuras operaciones en combate con los Meteor. Seis años después, el Meteor, tripulado por los pilotos del 77.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana, demostraría una vez más su valía como avión de ataque al suelo, pero esta vez contra un enemigo diferente y en Corea.

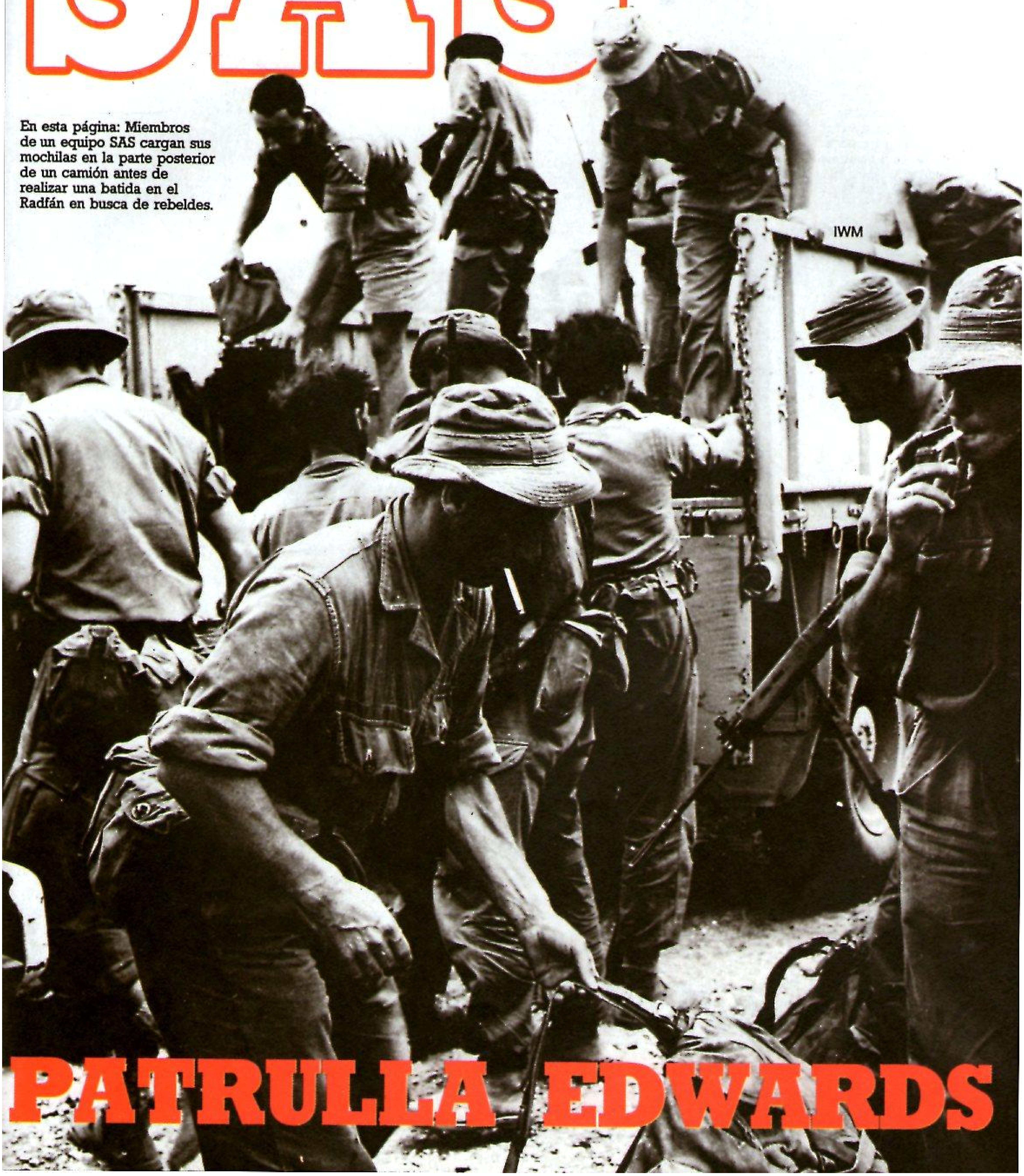


Orbis

El trabajo pionero del Meteor continuó tras el final de la guerra. El 7 de setiembre de 1946, el capitán de grupo E.M. Donaldson, de la Patrulla de Alta Velocidad de la RAF, pilotó un Mk 4 para establecer un récord de 985 km/h. Pero, a finales de 1947, el Meteor quedó desfasado en comparación con otros cazas aliados tales como el Lockheed P-80 Shooting Star de la Fuerza Aérea norteamericana; los recortes en el presupuesto de investigación aeronáutica impidieron a la RAF desarrollar un sucesor para el Meteor. En compensación, en 1949 se introdujo el Mk 8. Aunque la Gloster produjo una variante del Mk 8 destinada a misiones de ataque al suelo, la RAF asignó al Meteor la función de combate aéreo y siguió en servicio con este papel hasta que fue sustituido por el Hawker Hunter en 1954. Aunque el Meteor Mk 8 (abajo) ya no era un caza de primera línea, siguió realizando un valioso trabajo para la RAF en un plano subsidiario. El último Meteor fue entregado a la RAF el 26 de mayo de 1954 y, a finales de los años cincuenta, muchos de ellos fueron modificados para la función de remolque de blancos.

SAS

En abril de 1965, una patrulla de nueve hombres del 22 SAS entabló una sangrienta lucha por la supervivencia frente a un número superior de nativos rebeldes en el corazón de las montañas de Radfán.



En esta página: Miembros de un equipo SAS cargan sus mochilas en la parte posterior de un camión antes de realizar una batida en el Radfán en busca de rebeldes.

PATRULLA EDWARDS

EN LA CIUDAD DE ADÉN

Mientras sus camaradas combatían en Radfán, varios equipos encubiertos del SAS operaban en las pobladas calles y callejuelas de Adén contra los hombres entrenados por los yemeníes que atacaban a los operativos británicos de la Rama Especial y a sus contactos en la comunidad árabe. Una vez programada la retirada británica de Adén, quedaban pocas posibilidades de "convertir" a los activistas capturados para que traicionasen a sus antiguos camaradas, y los SAS tenían que actuar en solitario con muy poca ayuda por parte de la población local.

Tras un duro curso sobre operaciones urbanas encubiertas, se enviaba a un grupo selecto de SAS, a menudo nativos de Fiji dado que podían pasar fácilmente por árabes, a la ciudad para combatir a los guerrilleros en su propio terreno. Los hombres que salieron a la calle estaban equipados con la pesada pistola Browning de 13 cartuchos, una arma relativamente fácil de ocultar bajo las ropas típicas árabes. La unidad SAS, que no solía superar los 20 hombres, operaba desde Ballycastle House, un cuartel para militares casados cerca del aeropuerto de Jormaksar, de la ciudad de Adén.

Desde este lugar, aparentemente inofensivo, los equipos SAS, formados normalmente por dos o tres hombres, se trasladaban al distrito Crater de la capital, el centro de las actividades enemigas. A menudo, uno de los hombres vestía ropas militares en un intento de provocar los movimientos de los activistas. Aunque los grupos SAS realizaban salidas regulares al barrio árabe, rara era la ocasión en que capturaban un guerrillero. No obstante, en varias ocasiones consiguieron con éxito impedir ataques sobre objetivos indefensos, en particular grupos de civiles y escolares.

El valor de las operaciones encubiertas del SAS en Adén es difícil de evaluar, pero sí es cierto que su sola presencia obligó al enemigo a ponerse en guardia.

Cuando caía la tarde del 29 de abril de 1965, a medida que el tórrido calor del día daba paso al frío glacial de la noche, un pequeño convoy de autoametralladoras salió traqueteando por las puertas de la base británica de Thumier, unos 100 km tierra adentro desde la ciudad de Adén, y se dirigió hacia el norte por la polvorienta carretera de Dhala para adentrarse cada vez más en las montañas de Radfán. A bordo de los bamboleantes vehículos, los nueve hombres de la Sección 3 del Escuadrón A del 22 SAS –todos ellos veteranos de las conflictos antiguerrilla



Arriba: Thumier, el centro de la actividad británica en el Radfán. Derecha: La partida de una patrulla.

en Malasia y Borneo, excepto el jefe, el capitán Robin Edwards, y su operador de radio, el soldado J.M. Warburton– revisaron sus armas y equipos: mochilas de 25 kg, 80 cartuchos para cada fusil SLR, bandoleras de munición extra para las armas portátiles y unos 1 000 proyectiles para la ametralladora Bren del destacamento. Delante quedaba un corto viaje hasta el objetivo de la sección: un pedazo de terreno elevado, sin nada destacable pero estratégicamente vital, conocido como "*Cap Badge*".

Edwards y su equipo eran la punta de lanza de una operación a gran escala en la que participaban infantes de marina, paracaidistas, unidades de la Real Artillería Montada y la Real Artillería, un escuadrón de autoametralladoras Saladin y unidades del Ejército Regular Federal (FRA) de Adén. La intención de las fuerzas regulares era ocupar "*Cap Badge*" y una segunda posición, la "*Rice Bowl*", y, desde allí, detener el flujo de armas procedentes de Yemen con destino a los nativos rebeldes Quteibi. Antes de poder efectuar los movimientos principales, el equipo SAS tenía que montar una zona de salto segura para los paracaidistas en "*Cap Badge*". Una vez en posición, los hombres de Edwards instalarían un fuerte perímetro y prepararían bengalas y lámparas para guiar a los paracaidistas. Su descenso estaba programado para la noche del 30, de manera que los SAS tenían 24 horas para dejarlo todo listo.

A varios kilómetros de Thumier, el convoy del SAS se desvió de la carrtera de Dhala y entró en el Wadi Radwa. Mientras los vehículos ralentizaban la marcha para esquivar las rocas de aquel difícil terreno, se vieron sometidos de forma repentina a un intenso y continuo tiroteo procedente de unos *sangar* ocultos y dispersos por las elevaciones colindantes. Evidentemente, los nativos habían sido alertados de la presencia del equipo SAS. Para evitar daños en los vehículos, Edwards ordenó a sus hombres apearse y trepar hacia "*Cap Badge*" al amparo de la oscuridad. A pesar de las voluminosas cargas y de la dura subida por aquellas inclinadas pendientes hasta la cima de 1 200 m del Djebel Ashqab, el avance fue bueno. Sólo Warburton dio motivos de preocupación. Aquejado de intensos dolores de estómago, empezó a quedarse peligrosamente rezagado. Consciente de lo que le esperaba a Warburton si era capturado, Edwards ordenó un alto para que el joven técnico pudiera llegar hasta ellos y después repartió su carga, incluida la radio de 20 kg, entre el resto de los hombres. Una hora después, Warburton marchaba detrás.

Ya eran las 02,00 horas del 30 de abril y el amanecer llegaría en tres horas. Si eran sorprendidos en campo abierto por los precisos fusiles de los tiradores enemigos, aquello supondría el final de la misión; Edwards decidió ocultarse en una posición segura y reanudar la marcha al anochecer. Aunque todavía estaban a cuatro kilómetros de "*Cap Badge*", aún quedaban motivos para el optimismo: ya había terminado lo peor de la subida, el equipo tenía a la vista la cima del *djebel* y entre ellos y su objetivo sólo quedaba un camino colina abajo. Tras explorar las laderas colindantes en medio de la oscuridad, Edwards localizó dos *sangar* de piedra desocupados que parecían ajustarse a lo que necesitaban. Con esta protección, él y sus hombres podrían descansar un poco. A las 02,30 horas, Edwards envió un mensaje por radio al jefe del escuadrón en Thumier, en el que resaltaba que no había motivos de alarma. Sin embargo, al

llegar el amanecer resultó que la posición del equipo no era del todo ideal. Los *sangar* estaban a poco más de 800 m de la aldea rebelde de Shab Tem, desde la que, regularmente, salían nativos para ocupar sus puestos de ventaja en lo alto de las colinas y, además, había un cerro a menos de 100 m que dominaba su posición.



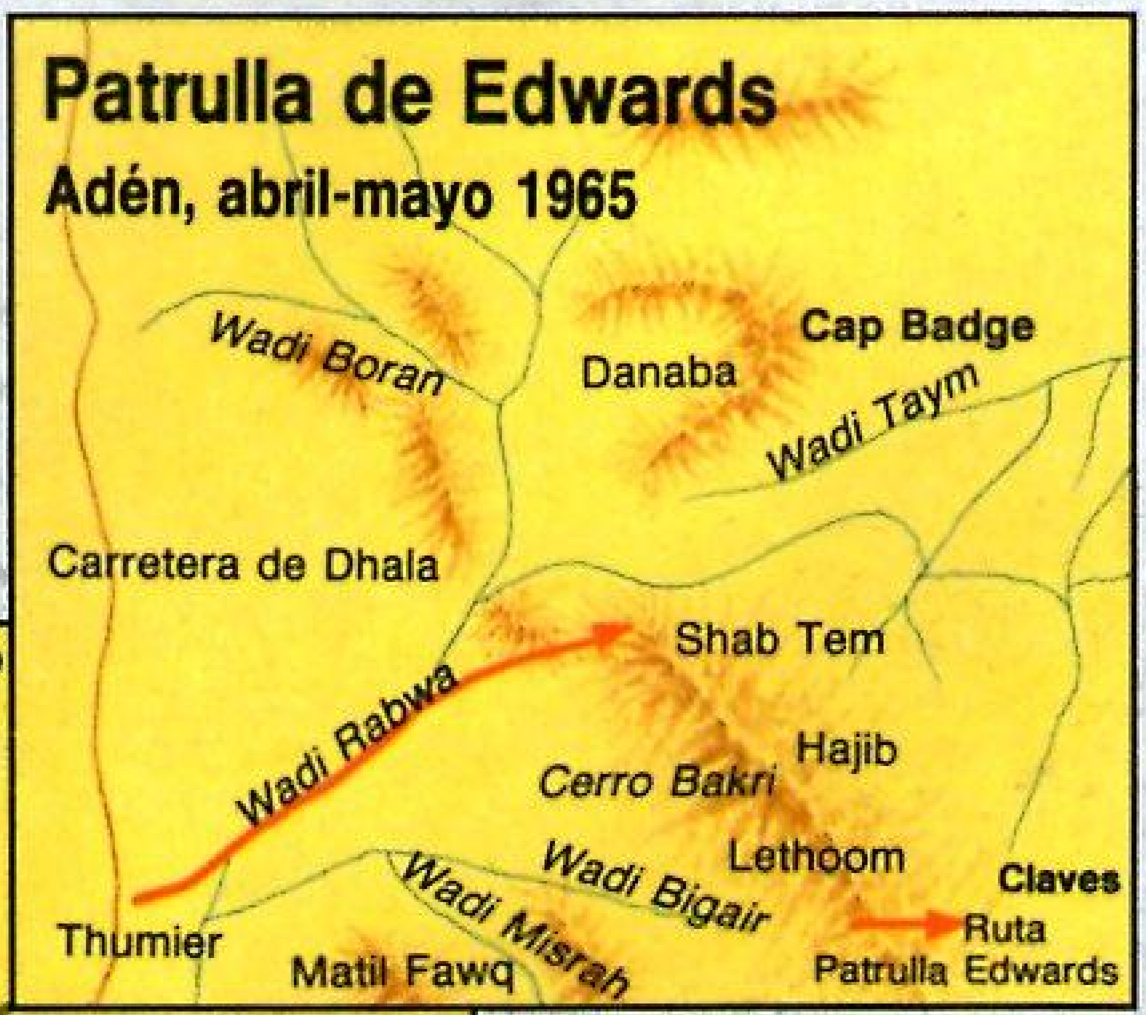


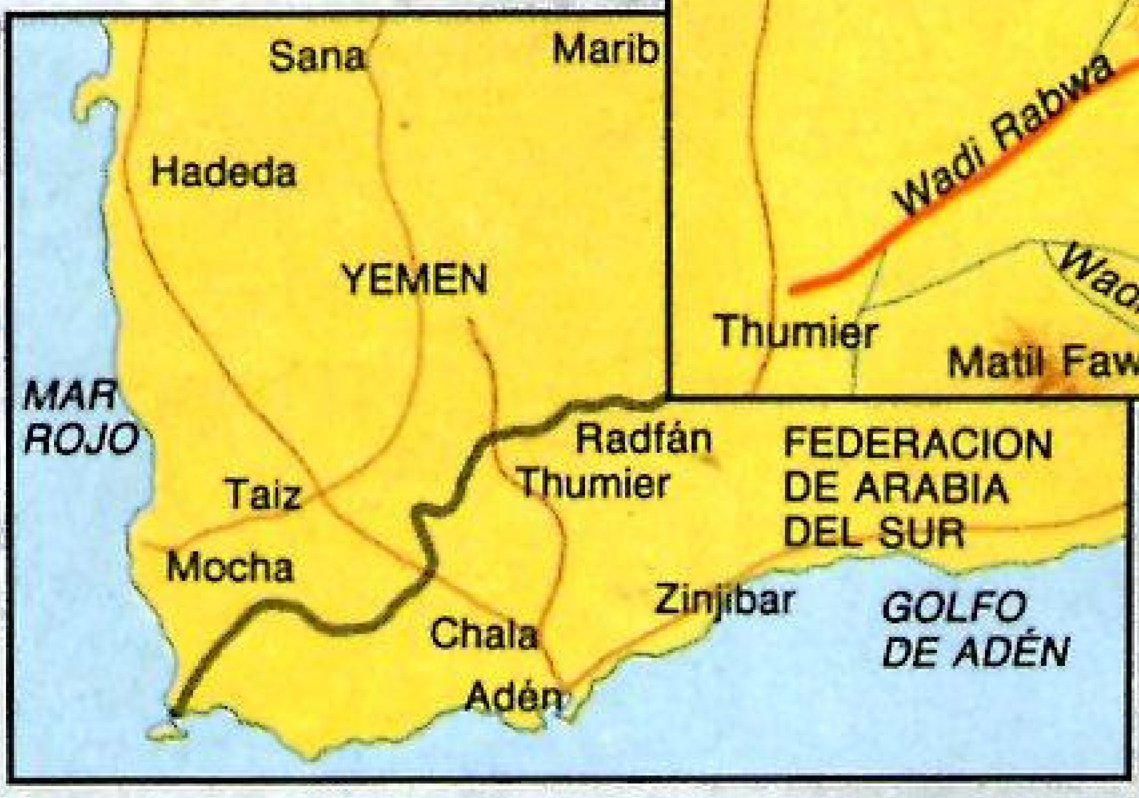
Tras llegar a su área de operaciones en camiones (arriba), soldados con equipo ligero y armados con fusiles de asalto y ametralladoras polivalentes ascienden a un puesto en lo alto de una colina (arriba, izquierda).

La suerte del equipo se decidió a las 11,00 horas, cuando se vieron obligados a librarse de un cabrero que casi tropieza con su posición. Un único tiro bien dirigido eliminó aquel peligro inmediato, pero el ruido atrajo a docenas de desconcertados nativos de Shab Tem. Los rebeldes parecían creer que el ruido había sido causado por un disparo accidental de uno de sus propios fusiles y se dirigieron a los *sangar* al descubierto. Algunos pagaron por su falta de precaución cuando los SAS intentaron inclinar la balanza a su favor, pero el resto se lanzó a cubierto mientras buscaban la fuente de los disparos. Tras examinar las elevaciones de terreno cercanas a los *sangar*, varios nativos se situaron en posición.

Edwards, por su parte, no se arredró. Por medio de la radio de Warburton se mantuvo en contacto directo, aunque débil, con el segundo jefe del escuadrón, el comandante Mike Wingate Gray, que tenía contacto telefónico directo con el oficial de enlace de la RAF en Thumier, el jefe de escuadrón Roy Bowie. Dos horas después de que la patrulla fuese descubierta, cuatro Hawker Hunter se lanzaron sobre los nativos que se mantenían en el cerro y los dispersaron a base de repetidas pasadas de fuego de cañón. El cerro rápidamente quedó despejado, pero los SAS,

Con órdenes de mantener posiciones en una pista de aterrizaje, miembros del 22 SAS treparon al Radfán y hubieron de enfrentarse a una abrumadora fuerza enemiga. Tras sufrir numerosas pérdidas, tuvieron que retirarse en combate de vuelta a la base británica de Thumier.





rodeados de rebeldes, no podían escapar a los precisos disparos del enemigo. El más ligero movimiento por encima de los *sangar* atraía intensas ráfagas de disparos. Sólo los ataques de los Hunter, guiados hacia sus blancos mediante un panel de identificación extendido sobre el suelo entre los dos parapetos, y el fuego de artillería impidieron a los nativos lanzarse sobre la posición del equipo SAS.

Sin embargo, conforme avanzaba la tarde los ataques de la RAF resultaban más infructuosos, pues las sombras, cada vez más largas, que proyectaba el sol poniente, ocultaban al enemigo en las laderas. La patrulla de Edwards comenzó a sufrir bajas. A las 16,30 horas, el soldado de primera "Paddy" Baker fue alcanzado dos veces en la pierna izquierda. Una tercera bala rozó a Baker, parcialmente inmovilizado, mientras intentaba vendar sus heridas. Al considerar esto como una buena ocasión para tomar el *sangar*, dos nativos se lanzaron e intentaron saltar por encima del parapeto de piedra. A pesar de sus heridas, Baker se puso en pie y, apoyado por la ametralladora de la sección, eliminó la amenaza. Un segundo hombre, el soldado William H., también resultó alcanzado durante esta fase del combate.

El crepúsculo se acercaba rápidamente y, carente ya de cobertura aérea, el equipo corría el peligro de ser aniquilado. Edwards tomó la única decisión posible. Él y sus hombres tendrían que salir, pasar entre los rebeldes y volver a pie hasta Thumier. Explicó su plan por radio al comandante del escuadrón y solicitó apoyo de artillería a las 19,30 horas para enmascarar la retirada. Los hombres, concentrados alrededor y dentro del *sangar* más grande, hicieron los preparati-





SAS Regimental Association

La función del SAS en el Radfán consistía en vigilar e interrumpir el flujo de armas que llegaban a los rebeldes desde sus vecinos yemeníes. Al mantener posiciones en las elevaciones de terreno, las unidades podían controlar las pocas rutas de suministros de la zona mediante una estrecha vigilancia. Fotografía principal: El líder de una patrulla observa una posición enemiga sospechosa. Abajo, izquierda: La anticuada ametralladora Bren constituía el núcleo del arsenal SAS en Adén. Inferior: Inmovilizado por unos francotiradores, un soldado examina las rocas colindantes en busca de enemigos. Abajo, derecha: El sargento Geordie Tasker, uno de los supervivientes de la patrulla de Edwards, disfruta de una bien merecida copa a su vuelta a Thumier.

vos finales: se destruyó todo lo que no se iba a poder transportar y que podía ser de utilidad para los nativos; la sección llevaría sólo las armas, munición, agua y raciones. Los cinco hombres situados en el interior del *sangar*, Edwards, Warburton, Baker y los otros dos, saldrían a la carrera, cubiertos por los cuatro hombres escondidos en las rocas cercanas.

Todo parecía en orden y Edwards mandó retroceder. Cuatro hombres salieron del *sangar*, sin embargo, Warburton estaba inmóvil. Él y su radio habían sido alcanzados varias veces durante el último tiroteo. No se podía hacer nada y los otros cuatro corrieron hacia el grupo que les cubría. Edwards, en el centro del grupo, se convirtió en blanco de varias ráfagas de fusil. Alcanzado por varios proyectiles en muy pocos segundos, cayó al suelo, donde los rebeldes vaciaron sus cargadores sobre su cuerpo ya sin vida.

Aunque apenas podía andar debido a las heridas de su pierna, Baker y los otros dos supervivientes del *sangar* tomaron posiciones



IWM

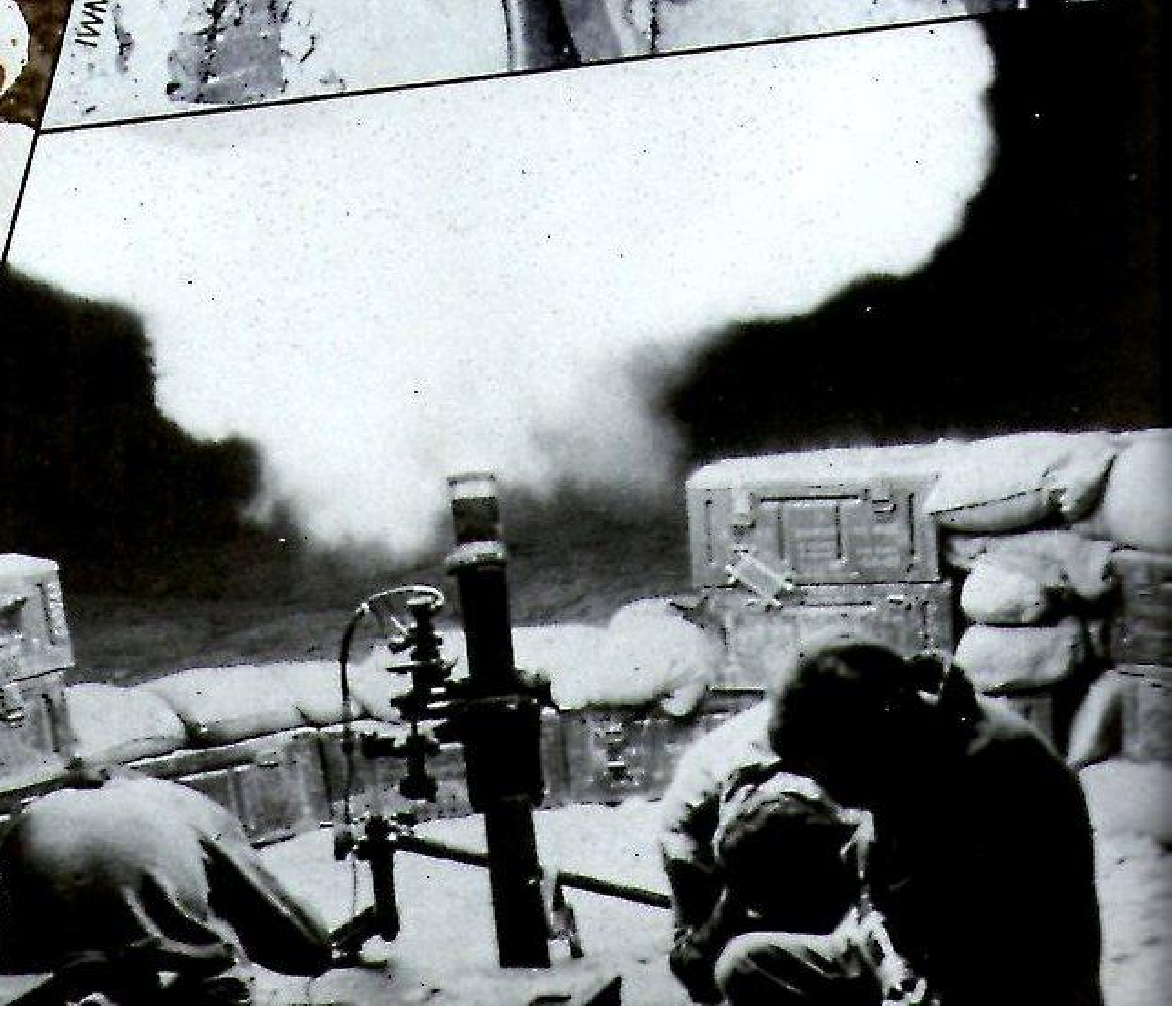
LA LUCHA POR RADFÁN

En los años previos a la independencia de Adén, programada para noviembre de 1967, el SAS formó parte de una fuerza regular procedente de las Fuerzas Armadas británicas que intentaba contener a varias facciones guerrilleras, muchas de ellas respaldadas por Egipto y la Unión Soviética a través de Yemen, para que no perjudicasen a las legítimas autoridades locales.
Las especiales cualidades de los SAS sirvieron en dos direcciones principales: en la propia ciudad de Adén y en las montañas del Radfán, cercanas a la frontera yemení. Cuando se declaró el estado de emergencia, a finales de 1963, el SAS se componía de dos escuadrones, los A y D. La participación de la unidad en el conflicto se inició a primeros de 1965.
En aquellas fechas, el Escuadrón D se hallaba en Borneo en una misión y, por una coincidencia, el Escuadrón A había preparado su traslado a Adén para el mes de mayo. El comandante del escuadrón sugirió que sus hombres formasen parte de la fuerza destinada a una operación en el Radfán. Se aceptó su petición y el regimiento comenzó su prolongada asociación con Adén y el Radfán. Por razones de seguridad, los primeros equipos SAS llegaron al país en secreto e incluso sus familias creían que se estaban entrenando en Salisbury Plain. Tras los cursos de adaptación, los hombres abordaron una rutina de operaciones encubiertas antiguerrilla que duraría hasta que los británicos abandonaran finalmente Adén en noviembre de 1967. Los SAS operaban con helicópteros cuando actuaban con fuerzas regulares.
Al igual que la mayoría de los conflictos antiguerrilla, las campañas de Adén y el Radfán fueron duras y prolongadas y los SAS consiguieron pocas victorias limpias frente al enemigo, si bien el regimiento aportó una contribución significativa a las operaciones militares. Fue un trabajo sin reconocimiento y, cuando los SAS salieron del país, pocos hombres lamentaron abandonar aquel protectorado en guerra.

unos 15 m por detrás del grupo que los había cubierto que, a su vez, debían retroceder ahora. Por suerte, los nativos seguían disparando sobre los desiertos *sangar* y el grupo se lanzó hacia la oscuridad sin ser molestado. Al mantenerse en la elevación existente en la intersección de las laderas, el equipo esperaba poder evitar la persecución y nuevos encuentros con el enemigo. Momentos después, según lo programado, el maltrecho grupo se reconfortó al oír el silbido de los proyectiles rompedores con que la Real Artillería comenzó a bombardear la zona alrededor de los *sangar*. Aunque era muy preciso, el fuego infligió pocos daños al enemigo, pues los nativos se habían







Abajo: Varios SAS sacan agua de un pozo. Abajo, izquierda, recuadro: La obtención de información de los civiles nativos era una parte importante del trabajo del SAS en Adén. Inferior: Un mortero británico responde a un ataque nocturno.



retirado con los cuerpos de Edwards y Warburton. Más tarde, los dos hombres fueron decapitados y sus cabezas se exhibieron públicamente en Yemen.

Desconocedores del desagradable destino que esperaba a los cuerpos de sus dos camaradas, los supervivientes continuaron su larga marcha hacia Thumier. Después de más de 24 horas en acción y todo un día bajo el intenso calor del sol con unas existencias mínimas de agua, los hombres estaban a punto de caer exhaustos. Faltos de fuerzas y con sus cuerpos fatigados, avanzaron tambaleantes entre las escarpadas laderas, siempre alertos a la presencia de enemigos. Dirigido por sus dos sargentos, el equipo avanzaba poco. Los dos heridos, Baker y el soldado William H., iban detrás, cojeando. Se ordenó un alto. El médico se dedicó a atender a Baker, cuyos empapados vendajes se habían aflojado y dejado al descubierto las heridas de su pierna.

Se reanudó la marcha y los hombres subieron a la elevación de terreno situada sobre el Wadi Radwa.



Oficial del 22 SAS, Adén, años sesenta

Vestido con anchos pantalones verdes de jungla y camisa caqui, este soldado está armado con un fusil L1A1 de 7,62 mm. El resto del equipo incluye dos fundas de cantimplora modelo 44 (utilizadas como faltriqueras), un cinturón, un sombrero de jungla y botas del desierto o *chukkas*.

De repente, el sargento que marchaba a la cabeza ordenó el alto. A lo lejos parecía haber un campamento. Nada deseoso de investigar más, el sargento ordenó al grupo que trepase más alto y tomase una senda lejos de aquella ruta para mantenerse a salvo. Tras rodear el campamento, los hombres descubrieron que lo que habían esquivado no era más que un grupo de grandes rocas. Sin embargo, el peligro seguía acechando. Baker, de nuevo en la retaguardia, oyó ruidos de alguien que seguía al grupo y retrocedió para investigar con el soldado H. Tras tomar posiciones detrás de un matorral, escudriñaron en la oscuridad en dirección al camino que habían recorrido. Cuatro hombres, inequívocamente árabes, surgieron de la noche. Con gran frialdad, Baker y su compañero esperaron sin disparar hasta que sus presas estuvieron a su altura.

Exprimiendo cada gramo de sus fuerzas, los dos hombres saltaron y abrieron fuego sobre sus desprevenidos blancos. Los cuatro árabes cayeron como sacos, sin saber quién les había disparado. Más adelante, el resto del equipo esperaba que volvieran los dos hombres.

De nuevo en marcha, los SAS reanudaron su viaje de pesadilla, con Baker y el soldado H en la retaguardia. Al cabo de una hora oyeron ruidos de dos hombres: probablemente exploradores enemigos. Tras tomar posiciones de emboscada, Baker y el soldado H. esperaron hasta que tuvieron los blancos seguros. Una vez más, varias ráfagas de fuego sostenido acabaron con la amenaza. Eran las 02,30 horas del día 1 de mayo; el exhausto grupo llevaba casi nueve horas de camino y ya estaba cerca del lugar desde donde podría descender hasta el Wadi Radwa. Desde allí sólo quedaba un corto trecho hasta Thumier y la salvación. Tras deslizarse colina abajo, el equipo llegó por fin al *wadi* para descansar y allí sació su sed en las turbias aguas de un arroyo. Tras llegar tan lejos y con ayuda a la vista, los sargentos decidieron de mala gana, pero correctamente, atrincherarse hasta el amanecer para evitar nuevos encuentros con soldados del FRA.

Los heridos fueron colocados en el Saladin para el viaje de vuelta a la base

Cuando salió el sol aquella mañana, se despertó a los hombres para iniciar la marcha hacia Thumier a lo largo de la línea del *wadi*. Treinta minutos más tarde, los siete escucharon el traqueteo inconfundible del motor de un autoametralladora. Tras salir del lecho seco del río, hicieron señas al vehículo. Los dos heridos fueron instalados en el Saladin para el corto viaje de vuelta a la base, pero los cinco restantes marcharon a pie aquel último kilómetro. La operación había terminado y, aunque tenía que constar como fracaso, el equipo SAS había realizado un trabajo durísimo y con gran coraje frente a una fuerza muy superior.

Las proezas de la patrulla de Edwards sólo fueron el comienzo de la participación del SAS en el Radfán durante el proceso de la independencia de Adén. Gran parte del tiempo se infiltraron pequeños equipos hacia escondites en lo alto de las colinas para vigilar los movimientos de los rebeldes y sus columnas de suministros en los caminos de camellos procedentes de sus vecinos yemeníes. Fue un trabajo sucio y, a menudo, sin recompensa, y los éxitos fueron pocos. Pero a pesar de las dificultades de perseguir a un enemigo astuto que operaba en pequeños grupos en algunas de las más duras aéreas de Oriente Medio, los hombres del SAS consiguieron varias victorias en la dilatada campaña antiguerrillera que precedió a la independencia de Adén.



196.ª BRIGADA DE INFANTERÍA LIGERA

La 196.ª Brigada de Infantería Ligera se formó en setiembre de 1965 en Fort Devens, cerca de Boston, Massachussetts. Con una dotación total de 4 500 hombres, se componía de tres batallones de infantería, una sección de caballería con *jeeps*, un batallón de artillería con obuses remolcados de 105 mm, un batallón de apoyo, compañías de zapadores y transmisiones, y otras unidades de apoyo. Una vez completado el entrenamiento, la brigada tenía que llevar a cabo misiones de guarnición en la República Dominicana. Sin embargo, este plan fue modificado debido a la guerra de Vietnam y, en junio de 1966, la brigada recibió orden de zarpar hacia Vietnam en un plazo de tres semanas. Tras llegar a finales de agosto de 1966, la 196.ª instaló un campamento al oeste de Tay Ninh, cerca de la frontera camboyana en la Zona de la Guerra C. La 196.ª combatió como brigada independiente en las operaciones de finales de 1966 y comienzos de 1967. Inició la operación "*Attleboro*", ejecutada entre setiembre y noviembre de 1967, y combatió en las operaciones "*Cedar Falls*" y "*Junction City*" que tuvieron lugar entre enero y abril de 1967. A mediados de abril, la 196.ª fue enviada en helicópteros a la zona norte de Vietnam del Sur con otras dos brigadas independientes para formar la Fuerza Operacional Oregón. La 196.ª fue desactivada a mediados de 1972.

Arriba: La insignia de hombrera de la 196.ª Brigada de Infantería Ligera.

El Día de Acción de Gracias de 1967, la 196.ª Brigada de Infantería Ligera norteamericana tuvo una excelente oportunidad para enfrentarse al Ejército norvietnamita en el valle del Que Son. El oficial de operaciones de la brigada, el comandante F. Clifton Berry, fue uno de los protagonistas del episodio.

"Cada hombre comerá mañana pavo caliente, no importe donde esté", dijo el oficial de logística de la 196.ª Brigada de Infantería Ligera. Hizo aquella promesa durante las instrucciones de situación de la brigada el 22 de noviembre de 1967, vísperas del Día de Acción de Gracias.

Aquel día, los 6 000 hombres de la 196.ª Brigada se dedicaban a familiarizarse con una nueva área de operaciones. Los "*Charger*", como se les conocía, relevaban a los batallones paracaidistas de la 101.ª División Aerotransportada en el valle de Que Son, al noroeste de Chu Lai y al sudoeste de Da Nang.

Aquella estación las lluvias del monzón del noreste habían comenzado muy pronto en el valle de Que Son. Un denso aguacero cayó durante toda la mañana del 22 de noviembre y retrasó las planeadas operaciones aerotransportadas hasta la tarde. Los helicópteros volaron en mitad de una densa y baja capa de niebla. La grisácea luz que se filtraba a través de ella daba un aspecto tenebroso a los tonos verdeoscuros de las colinas boscosas y campos del fondo del valle.

El enemigo en el valle de Que Son era la 2.ª División del Ejército de Vietnam del Norte (EVN). Con una fuerza de unos 6 400 hombres, sus unidades estaban dispersas por las montañas colindantes a Hiep Duc y por todas las colinas y depresiones de la región. Además de los soldados regulares del EVN, bien armados, como los del 3.er y 21.º Regimientos, el enemigo podía disponer de las principales unidades del Viet Cong situadas en la zona.

Cuando terminaron las instrucciones de la tarde, se supo por la radio una información candente. Unidades del 3.er Regimiento del EVN informaban sobre su toma de posición cerca de la Cota 63, a unos 13 km al oeste del puesto de mando de la brigada y a tan sólo un kilómetro al oeste de una de sus unidades de patrulla. Rápidamente, se alertó a la unidad y se hicieron planes para verificar la información al amanecer. Si la información era correcta, era una oportunidad única para llegar hasta el EVN antes de que éste llegase a ellos.

La unidad más cercana al enemigo era la Fuerza Operacional Dorland, así denominada por el comandante Gilbert N. Dorland, oficial de operaciones del 4.º Batallón del 31.º de Infantería (4/31). Gil Dorland se había graduado en West Point en 1959. Experto oficial de infantería, había servido en Vietnam tres años antes como asesor y había estado en Irán antes de volver al Sudeste asiático en 1967.

La fuerza del comandante Dorland consistía en dos compañías de fusileros de 100 hombres cada una. Como refuerzo, se les sumaron dos unidades acorazadas. Una era el Escuadrón F del 17.º de Caballería de la brigada, montada en 15 transportes M113. Además, había una sección del 1.er Escuadrón del 1.º de Caballería, cuyos cuatro carros de combate M48 llevaban cañones de alta velocidad de 90 mm. La sección de carros se uniría a la Fuerza Operacional Dorland por la mañana. Dorland sólo tenía la mitad del batallón porque el resto se destinó a relevar a un batallón de la 101.ª Aerotransportada, unos 10 km al sudoeste.

Durante la noche del 22 de noviembre, el comandante Dorland y su pequeña fuerza permanecieron en estado defensivo de alerta. Algunos hombres durmieron mientras otros vigilaban, preparados para combatir en caso de que se acercasen patrullas enemigas. Ninguna apareció.

Antes de que saliese el sol del Día de Acción de

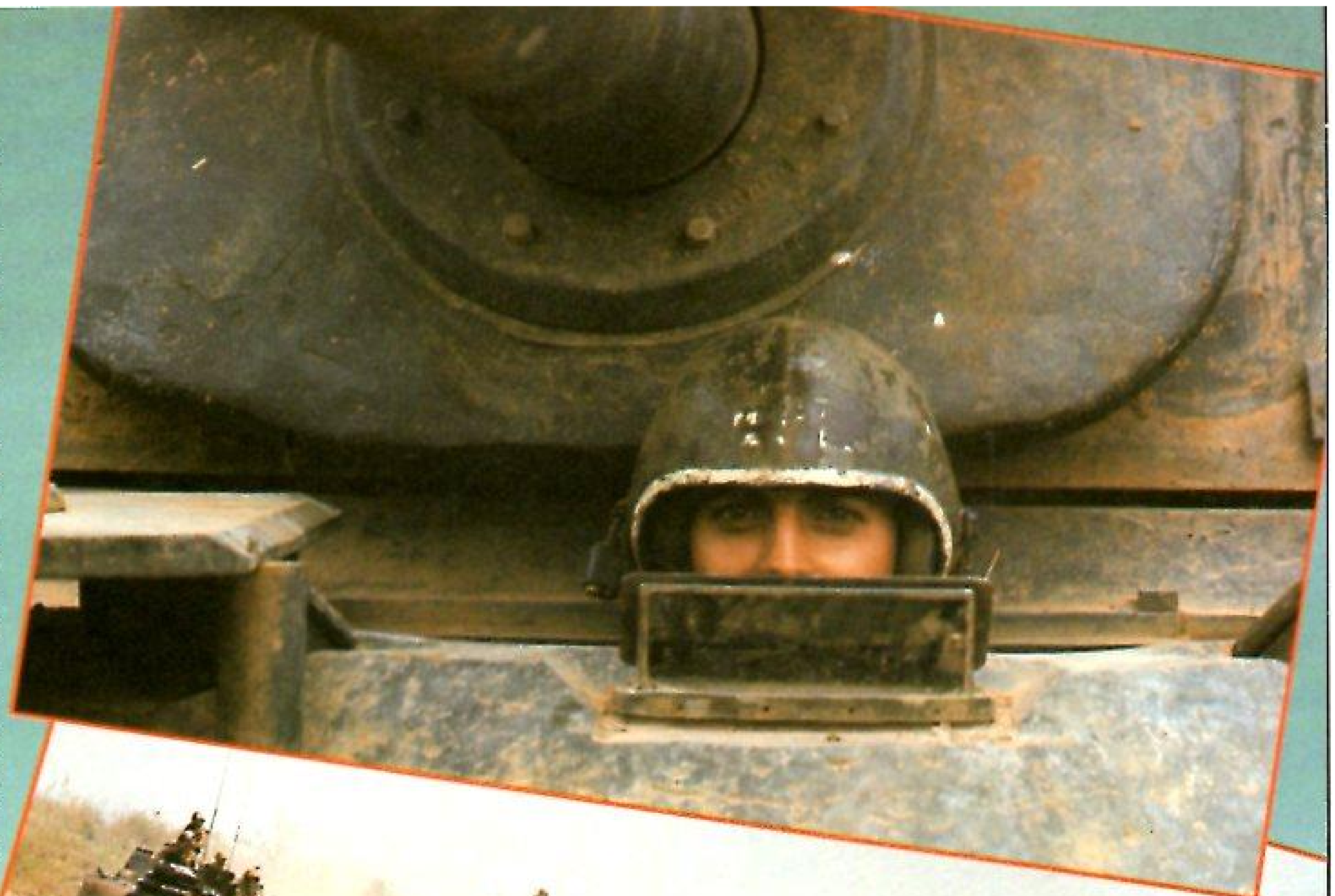


C. Berry

CHOQUE EN

Gracias, los hombres de Dorland disfrutaron de una comida fría de raciones C enlatadas. Cuarenta y cinco kilómetros al sudeste, los cocineros de la brigada encendieron los fuegos en Chu Lai para preparar la cena de Acción de Gracias. Mientras lo hacían, los infantes del comandante Dorland cargaron sus pesadas mochilas, revisaron sus armas y municiones y formaron en escuadras y secciones.

Las primeras luces mostraron un techo nuboso a 300 m, llovizna y bruma. Los infantes de las dos compañías de fusileros marcharon a pie, lentamente, en formación de combate. La Compañía B, al mando del capitán James Beierschmitt, iba en el flanco izquierdo (al sur). En el flanco norte iba la Compañía D del capitán Dan Mellon. La caballería, a las órdenes del capitán Richard Stubbs, permaneció de momento en sus posiciones a la espera de la orden de poner en marcha los motores. La sección de carros, al mando del sargento primero James Jessee, marchó hacia el oeste en sus M48 a través de los barrizales de





Tim Page

Abajo: Un carro de combate M48 del 1.er Escuadrón del 1.° de Caballería vadea una zona pantanosa cerca de la Cota 63 en el valle del Que Son. Al marchar en apoyo de la 196.ª Brigada de Infantería Ligera, el escuadrón desmintió la calificación oficial de que aquel terreno era "impracticable para los blindados". Superior, derecha: Un conductor, del que sólo se observan sus ojos bajo su caparazón de acero, lleva su titán a través del barro. Derecha: Los M48 demuestran la futilidad que supone destruir el puente de una carretera al atravesar el río directamente.



QUE SON

Abajo: El éxito de la Fuerza Operacional Dorland en su misión se debió en parte al preciso fuego de apoyo de los seis obuses de 105 mm situados a siete kilómetros de la zona de batalla. La 196.ª Brigada de Infantería Ligera también recibió apoyo de aviones tales como el F-100 (abajo, derecha). Inferior, derecha: Los explosivos de un ataque aéreo arrancan pedazos de tierra mientras los vehículos de transporte de tropas M113 esperan para ocupar el terreno.

un terreno clasificado como de "impracticable para los blindados", según la apreciación oficial. Todos los capitanes eran hombres experimentados, al igual que la mayoría de sus mandos inferiores. Su experiencia pronto quedó demostrada junto a la Cota 63.

El fuego de los fusiles de asalto AK-47 y las ametralladoras RPD quebró la tranquilidad de aquel amanecer gris

La Cota 63 se eleva igual que una gran isla abultada en medio de los arrozales colindantes. Está en la parte llana del valle del Que Son, unos cinco kilómetros al norte de la abrupta cadena montañosa este-oeste que define el extremo meridional del valle. Es el punto más sobresaliente de la planicie y está repleto de setos, malezas y rocas informes. Otras pequeñas "islas" se elevan entre 10 y 40 m sobre los arrozales entre la Cota 63 y el río septentrional de Ly Ly. Además de los arrozales, hay campos de cañas, maíz y yuca en la misma zona. Los setos, de unos tres metros de altura, limitan la visibilidad y los movimientos. La primera sólo llega hasta el siguiente seto, normalmente a unos 15 o 20 m de distancia. La única carretera existente en la zona, corta la ladera meridional de la Cota 63. No es más que una pista.

Aquella mañana, en el puesto de mando de la brigada observaron como se transformaba la oscuridad en una tenue luz diurna mientras esperaban noticias de la Fuerza Operacional Dorland. Como medida de precaución, se ordenó a uno de los restantes batallones de la brigada que pusiera en estado de alerta a una de sus compañías de fusileros y que preparase los helicópteros. Aunque el techo nuboso estaba a unos 300 m al amanecer (a las 07,00 horas), uno de los controladores aéreos avanzados (FAC) de la Fuerza Aérea de la brigada, llegó zumbando a través de la llovizna en un Cessna O-2 Skymaster. Pasó velozmente sobre los blocaos del puesto de mando, efectuó un viraje muy cerrado a la izquierda



US Army

y siguió hacia el oeste para comprobar la situación de la Fuerza Operacional Dorland.

A bordo de su helicóptero de mando UH-1, el coronel Louis Gelling, el comandante de la brigada, se dirigió también a la zona de la Cota 63 para observar el desarrollo de la situación. Si las fuerzas del EVN estaban realmente donde dijeron sus informes, ésta era una buena oportunidad para combatir con ellas antes de que pudieran evitar el contacto. El capitán Bob Clark, ayudante del comandante F. Clifton Berry, oficial de operaciones de la brigada, marchó con el coronel Gelling para familiarizarse con la zona. El helicóptero era un Huey, bautizado *Charger 860* y pilotado por el comandante Fred Watke, experto oficial de aviación de la brigada.

Justo antes de las 07,00 horas, los infantes de Dorland se abrieron paso lentamente hasta el lado oriental de la Cota 63. Se desplazaban en fila y permanecían en contacto por radio. Dorland y su pequeño grupo de mando (el oficial de enlace con la artillería y los operadores de radio) seguían a la Compañía B por el sur. Había ordenado al capitán Stubbs que trajese su caballería cuando hubiera luz suficiente para maniobrar los transportes oruga acorazados M113 sin poner en peligro a la infantería, delante de ellos. Los cuatro carros de combate M48 del sargento Jessee hicieron comprobaciones por radio con el capitán Stubbs. Aún se encontraban a tres o cuatro kilómetros de éste, pero avanzaban lenta y firmemente hacia él.

A las 07,00 horas, las compañías de fusileros llegaron a la cima de la Cota 63 y empezaron a descender suavemente por la ladera occidental. A las 07,10 se acercaban a su base y se preparaban para atravesar los campos hasta la próxima "isla", situada unos 100 m por delante. De repente, unas intensas ráfagas de fuego automático de fusiles de asalto AK-47 y ametralladoras RPD, dirigidas contra la Compañía D, quebraron la tranquilidad de aquel amanecer gris. Los hombres del capitán Mellon devolvieron inmediatamente el fuego. Corrieron hacia posiciones de tiro mientras se ponían a cubierto y soltaban las mochilas. Los hombres del capitán Beierschmitt, de la Compañía B, en línea con la Compañía D de Mellon, hicieron lo mismo. El volumen de fuego enemigo dirigido contra los hombres de Mellon aumentó y lo mismo ocurrió con el fuego de réplica. Los hombres de Beierschmitt examinaron el terreno delante de ellos y avanzaron rápidamente en saltos cortos. Entonces, el fuego enemigo empezó a peinar el terreno en torno a los hombres de la Compañía B. El comandante Dorland pidió a la caballería que se adelantase y el capitán Stubbs urgió al sargento Jessee para que llevara sus M48 lo más rápido posible. Apremiado de



US Army/C. Berry



US Army/C. Berry

EL AÑO DE LAS GRANDES BATALLAS

Aunque los historiadores de la guerra de Vietnam llaman a 1967 el "Año de las Grandes Batallas", el período en cuestión se produjo, en realidad, entre finales de octubre de 1966 y finales de febrero de 1968. La operación "*Attleboro*", en la Zona de Guerra C al norte de Tay Ninh, fue la precursora de las siguientes batallas. Durante unas cinco semanas de combates contra la 9.ª División del VC y los regimientos del EVN, la operación implicó a cuatro brigadas norteamericanas y una división de infantería: un total superior a los 22 000 hombres. La operación "*Cedar Falls*", en enero de 1967, implicó a dos diviones y unidades adjuntas. La operación "*Junction City*", que se prolongó desde finales de febrero hasta comienzos de abril en la Zona de Guerra C, supuso el despliegue de 22 batallones norteamericanos y cuatro del ARVN. Más tarde, la base de la Infantería de Marina norteamericana en Khe Sanh, establecida para ayudar a cortar la ruta Ho Chi Minh, se convirtió en foco de repetidos y sangrientos ataques. A lo largo de todo 1967, las divisiones y brigadas norteamericanas en las Altiplanicies Centrales combatieron en batallas de una semana de duración, como la de Dak To. Entre tanto, las brigadas norteamericanas luchaban contra grandes unidades del EVN más al norte, en el valle del Que Son. La batalla del Día de Acción de Gracias de la 196.ª sólo fue uno más de los acontecimientos de aquel período. A comienzos de 1968, se reanudó la ofensiva del EVN en el norte y el 30 de enero empezó la ofensiva del Tet. Las sangrientas batallas del Tet en Saigón y otras ciudades, las masacres de Hue y el asedio de Khe Sanh fueron los hechos más relevantes de la participación norteamericana en la guerra. A mediados de febrero, las fuerzas norteamericanas perdieron más de 500 hombres y tuvieron más de 2 500 heridos. Después, aunque murieron muchos miles más, Estados Unidos no libró ninguna otra batalla a nivel de varias divisiones en Vietnam.

196.ª Brigada de Inf. Ligera Cota 63

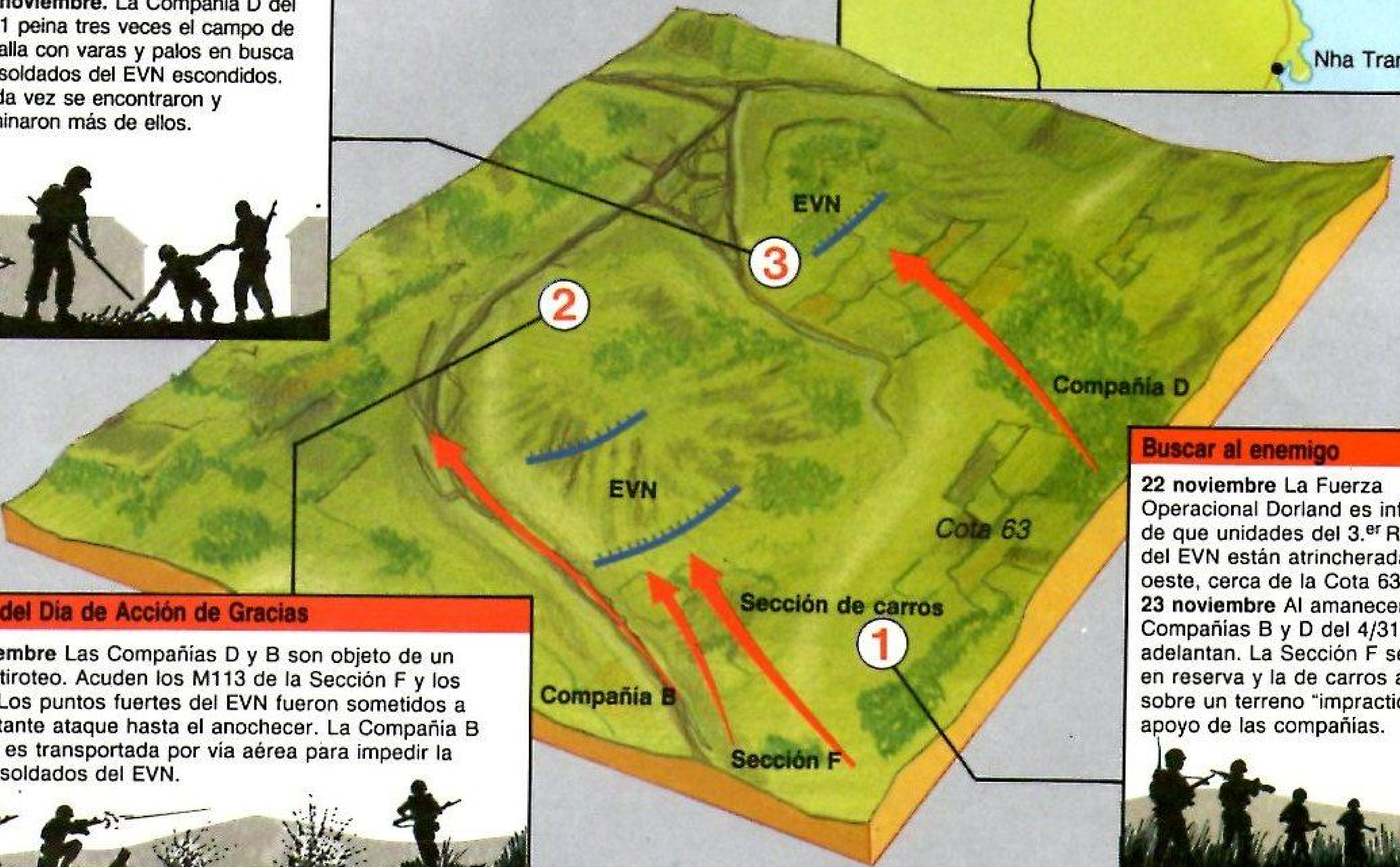
noviembre 1967

El Día de Acción de Gracias, el 23 de noviembre de 1967, la 196.ª Brigada de Infantería Ligera tuvo su primer contacto con el Ejército norvietnamita (EVN) en el valle del Que Son. La Fuerza Operacional Dorland, compuesta por las Compañías B y D del 4/31 de Infantería, la Sección F del 17.º de Caballería (en vehículos acorazados portapersonal M113) y una sección de carros M48, fue enviada contra las unidades del 3.er Regimiento del EVN atrincheradas al oeste de la Cota 63. Apoyada por unidades del 3/21 de Infantería, la Fuerza Operacional Dorland aisló las posiciones y, al cabo de tres días de implacables ataques, eliminó a los norvietnamitas.



Cerrar la trampa

24 noviembre Inmovilizado entre el 4/31 y el 3/21, el EVN es sacado de los blocaos.
25 noviembre. La Compañía D del 4/31 peina tres veces el campo de batalla con varas y palos en busca de soldados del EVN escondidos. Cada vez se encontraron y eliminaron más de ellos.



Buscar al enemigo

22 noviembre La Fuerza Operacional Dorland es informada de que unidades del 3.er Regimiento del EVN están atrincheradas al oeste, cerca de la Cota 63.
23 noviembre Al amanecer, las Compañías B y D del 4/31 se adelantan. La Sección F se queda en reserva y la de carros avanza sobre un terreno "impracticable" en apoyo de las compañías.

Batalla del Día de Acción de Gracias

23 noviembre Las Compañías D y B son objeto de un intenso tiroteo. Acuden los M113 de la Sección F y los carros. Los puntos fuertes del EVN fueron sometidos a un constante ataque hasta el anochecer. La Compañía B del 3/21 es transportada por vía aérea para impedir la fuga de soldados del EVN.

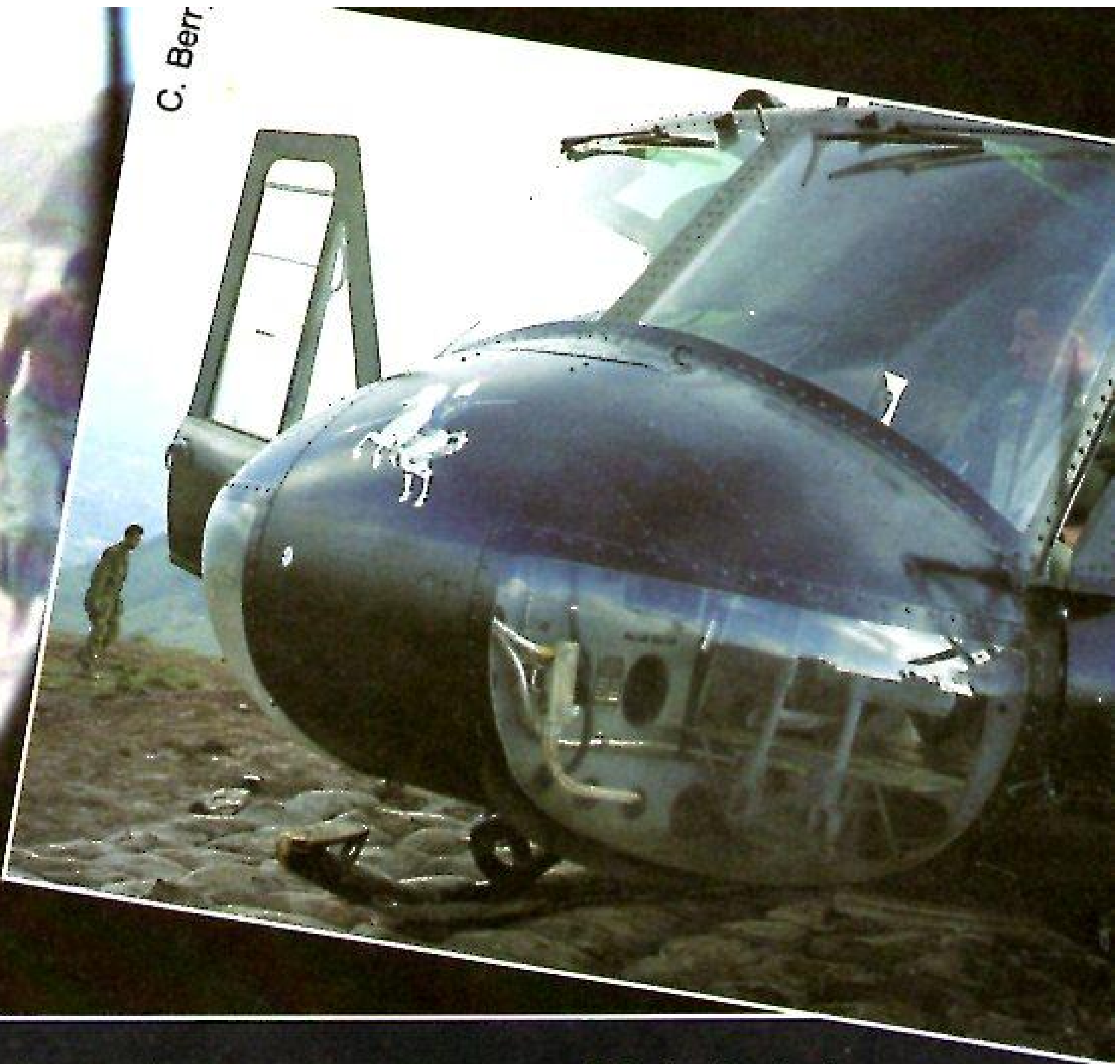


US Army/C. Berry

esta forma, Jessee avanzó con mayor celeridad y muy pronto entraría en escena. Los hombres de Dorland necesitaban localizar al enemigo, calibrar el tamaño de su fuerza y disponer de potencial de fuego para combatirlo. Los fusileros seguían avanzando por saltos. Los suboficiales avanzaron con ellos y señalaban los fogonazos de las armas enemigas a sus hombres.

El combate se libraba en aquel momento a distancias que oscilaban entre los 20 y 50 m. La primera de las víctimas norteamericanas lo fue por disparos de AK-47 a aquella distancia. Los soldados enemigos disparaban desde agujeros camuflados de dos plazas situados casi al nivel de los arrozales. Los infantes de Dorland localizaban al enemigo y después le disparaban con el fuego automático de los M16 y granadas de mano lanzadas a corta distancia al tiempo que gritaban y avanzaban. Atravesaron los arrozales hasta los setos de la siguiente colina, seguidos por los vehículos acorazados portapersonal M113.





C. Berr

El combate se intensificó y se extendió a los setos. Allí, las posiciones enemigas eran más fuertes que los agujeros de los arrozales, pues eran verdaderos blocaos situados al lado de los setos. El enemigo disparaba desde pequeñas aberturas bien camufladas. Los soldados del EVN esperaban hasta que los norteamericanos se encontraban a unos cinco metros antes de abrir fuego, dejaban de disparar y después volvían a colocarse en las pequeñas troneras de tiro.

El humo negro de los explosivos se mezclaba con las nubes de humo rojas, verdes y violetas de las granadas de señales

Para impedir que el enemigo escapase hacia el oeste, el comandante Dorland pidió fuego de apoyo. Los observadores avanzados de artillería, que estaban con las compañías de fusileros, pidieron fuego rompedor a los seis obuses de 105 mm que esperaban listos para entrar en acción en una base de tiro emplazada siete kilómetros al sur. Los proyectiles de 19 kg empezaron a estallar en lo alto de la colina, a unos 200 m por delante de los soldados.

El comandante Dorland y sus jefes de compañía combatían vigorosamente y sus hombres actuaban bien dentro del caos reinante en aquellas pequeñas luchas aisladas. La munición de algunos hombres comenzó a escasear.

El coronel Gelling, comandante de la brigada, aterrizó para observar de cerca la situación. Se dio cuenta de que, gracias a la tenacidad de la Fuerza Operacional Dorland, la 196.ª Brigada de Infantería Ligera tenía la oportunidad de destruir parte del 3.er Regimiento del EVN. Eran necesarias acciones inmediatas: reforzar a Dorland con otra compañía de fusileros y mantener a la fuerza abastecida de munición; concentrar el máximo potencial de fuego posible sobre las posiciones enemigas; y, situar otras fuerzas de la brigada para impedir la huida del enemigo.

Los equipos médicos montaron a cuatro heridos graves a bordo del *Charger 860*, el helicóptero del comandante de la brigada. El coronel Gelling los envió rápidamente de vuelta al hospital de sangre de la brigada, en el puesto de mando. El comandante Fred Watke voló bajo y rápido, y cubrió los 14 km de distancia en poco más de cinco minutos. El coronel Gelling enviaba por radio sus órdenes mientras el helicóptero estaba en camino y Watke las pasó al comandante Lifton Berry. La turbina del helicóptero siguió en marcha mientras Watke explicaba la situación. Así, en el puesto de mando ya tenían las órdenes para la compañía que permanecía alerta, consistentes en que se preparase para desplazarse en el plazo de diez minutos y se asegurase de que los helicópteros estaban en ruta para transportarla cuando lo dijesen en el puesto de mando.

Los médicos del hospital de sangre bajaron rápidamente a los heridos y los llevaron a los quirófanos. Otros hombres amontonaron cajas de granadas y munición de 5,56 mm y para las ametralladoras de 7,62 mm en el suelo del helicóptero. Berry y sus acompañantes subieron a bordo, acomodados sobre las cajas de munición. Fred Watke elevó el helicóptero y se dirigió al oeste en dirección a la batalla.

Otros helicópteros se dirigieron también al escenario. Eran los aparatos ambulancia "Dustoff", en ruta para evacuar a los heridos. Siete hombres murieron en las dos primeras horas de combate, y unos 50 de los 77 heridos durante los tres días que duró la batalla lo fueron en estas horas. Los helicópteros de abastecimiento se unieron poco después al tráfico aéreo.

Mientras el helicóptero de Watke y Berry se acercaba a la línea de combate, sus primeras impresiones, y las más vívidas, fueron de un intenso colorido. El verde oscuro de los setos destacaba contra el blanco brillante fosfórico de los cohetes de señales. El humo negro de los explosivos, que arrancaban pedazos de tierra, se mezclaba con las nubes de humo rojas, verdes y violetas que salían de las granadas de señales arrojadas por los soldados de tierra para su identificación. Sólo soplaba una ligera brisa desde el noreste y la mayor parte del humo se elevaba directamente hacia el cielo.

Delante, el denso nublado había ascendido a casi 1 500 m y la lluvia había cesado. Los FAC de la brigada actuaron todo el día, cada uno durante dos horas antes de ser relevado por el siguiente. Volaban a baja altura y gran velocidad sobre la batalla en un Cessna O-2 Skymaster, controlando los ataques aéreos. El humo coloreado en tierra indicaba la situación de los norteamericanos y ayudaba a guiar a los FAC hacia el enemigo.

La Compañía D del 4/31 era la que estaba más escasa de munición, por lo que Fred Watke aterrizó su *Charger 860* en su zona. Rápidamente, los hombres descargaron la preciosa munición y rompieron las cajas para distribuirla entre los hombres.

El comandante Dorland y los jefes de compañía conducían la batalla correctamente, concentrando todo el potencial de fuego posible sobre las posicio-

Inferior, izquierda: Perspectiva del campo de batalla desde la cabina de un cazabombardero F-100 desde el ángulo de visión del piloto, mientras realiza una pasada de ametrallamiento. Arriba: *Charger 860*, el helicóptero de mando y control UH-1 Huey que fue asignado al coronel Louis Gelling, comandante de la 196.ª Brigada de Infantería Ligera. Durante la operación en la Cota 63, el *Charger 860* voló ocho horas al día. Arriba, izquierda: Médicos del hospital de sangre de la brigada corren hacia el *Charger 860* para sacar a los soldados heridos del 4.º Batallón del 31.º Regimiento de Infantería. La rápida evacuación y la asistencia inmediata al herido supuso mucho a la hora de mantener al mínimo las pérdidas de la brigada durante la batalla del Día de Acción de Gracias.



US Army/C. Berry

nes enemigas para eliminarlas. Aun así, la infantería, la caballería y los carros de combate luchaban a corta distancia con el enemigo con sus armas automáticas y granadas. Los jefes de escuadra y sección disparaban sobre las casamatas y enviaban a sus hombres a los flancos y a la parte posterior.

Una posición aguantó todas las granadas y el fuego de las armas portátiles durante una hora. Finalmentemte, un emprendedor sargento de pelotón preparó una improvisada carga explosiva. Ató cuatro kilos de trilita a una caña de bambú de siete metros y enrolló a él el cable que iba desde el explosivo hasta su detonador. Sus hombres mantuvieron un denso tiroteo sobre las aberturas del blocao mientras él preparaba la carga y la colocaba en posición. A una señal suya, el tiroteo amainó y los soldados del EVN se asomaron y empezaron a disparar por las aberturas frontales. El sargento empujó la carga hasta la entrada posterior, se arrastró de vuelta hasta el seto, y detonó la carga. La explosión reventó la casamata.

El siguiente proyectil era rompedor y estallaba en la abertura para desgajar los laterales de la casamata

Mientras los pequeños combates se intensificaban en derredor suyo, el comandante Dorland quería conseguir una mejor perspectiva de todo el choque. Para ello subió a bordo de otro vehículo portapersonal. Desde aquella arriesgada posición constató que era necesario un refuerzo inmediato en la zona situada entre las dos compañías, donde se estaba abriendo una brecha. La caballería la había cerrado de momento, pero cuando sus vehículos contactaron con las posiciones enemigas, la brecha volvió a abrirse. Berry ordenó a la compañía de reserva que despegase y volase en dirección a la línea de batalla. Era la Compañía B del 3.er Batallón del 21.º de Infantería (3/21). Pronto llegó en una patrulla de una docena de helicópteros UH-1 Huey. Las concentraciones de artillería y los ataques aéreos mantuvieron al enemigo entretenido mientras los helicópteros se acercaban. La Compañía B, al mando del capitán Dan Spahn, aterrizó y se organizó. Sus soldados en el centro de la línea se pusieron rápidamente en contacto, actuaron de forma correcta y permitieron que sus compañías vecinas pudiesen presionar con mayor dureza.

Los cuatro carros M48 también se encontraban en plena actividad en colaboración con los infantes. Normalmente eran los carristas los primeros en divisar los blocaos debido a la altura de su posición. El que localizaba primero una casamata –ya fuese infante o carrista– disparaba bengalas sobre ella para señalar su situación. En ese momento, los cañones de 90 mm de los M48 entraban en acción y disparaban dos proyectiles por blocao. El primero era rompedor y con una espoleta de retardo. Caía dentro del blocao y explosionaba en su interior matando a los ocupantes. El siguiente proyectil era también rompedor pero con una espoleta superrápida y explosionaba en la abertura para desgajar los laterales del bunquer.

Con la compañía de refuerzo en posición y la iniciativa en manos de las fuerzas de Dorland, en la tarde de ese día llegó la hora de traer unidades que bloqueasen la retirada del enemigo. Berry envió helicópteros para recoger a la Compañía C del 4/31, dirigida por el capitán Joseph Stringham. Su compañía fue transportada en helicóptero hasta una posición de bloqueo en la aldea de Dong Son (2), unos 600 m al sudoeste de la línea de combate principal. Sus órdenes eran la de investigar aquella posición, desplazándose hacia la Fuerza Operacional Dorland. Su compañía cortaría cualquier vía de escape o la llegada de refuerzos enemigos por el sudoeste.

En tanto proseguían estas acciones, el comandante Dorland fue alcanzado. Desde su posición de ventaja en lo alto del vehículo de transporte de tropas, había estimulado a sus hombres y mantuvo el combate muy cerca del enemigo, pero sus heridas eran tan graves que hubo de ser evacuado. Para entonces, el teniente coronel Jack Thomas, comandante del 4/31, ya había llegado a la zona y se encargó del combate en tierra.

Mientras la batalla continuaba, las funciones a nivel de brigada consistían en mantener el apoyo a las unidades combatientes al tiempo que se taponaba la zona para impedir la huida del enemigo o la llegada de refuerzos. Berry envió fuego de apoyo y unidades aerotransportadas para cumplir ambas misiones.

Para sostener la estrecha cobertura aérea, los FAC realizaron nueve misiones con 20 aviones el Día de Acción de Gracias. Los cazabombarderos lanzaron 15 toneladas de bombas de 225 y 340 kg, además de diez toneladas de *napalm* y 152 cohetes de 70 mm. Los FAC marcaban los blancos para los aviones mediante cohetes de fósforo blanco de 70 mm hacia los puntos designados por la infantería. Las bombas y el *napalm* eran lanzados de cerca, a distancias de unos 150 a 30 m.

Para el apoyo artillero, el comandante del batallón de artillería de campaña de la 196.ª, el teniente coronel J.D. Balmer, organizó el fuego coordinado de diez baterías. La mayoría de los 60 cañones a su disposición eran obuses de 105 mm, pero también contaba con baterías de 155 y 203 mm.

Durante el resto de la tarde, la batalla continuó en forma de intensos contactos. Una parte del campo permanecía tranquilo y, de pronto, estallaba la acción cuando el enemigo abría fuego o los norteamericanos localizaban una posición. En otras partes, los ataques aéreos o las concentraciones de artillería barrían el terreno mientras los infantes se ponían a cubierto tras los setos o los agujeros toscamente excavados.

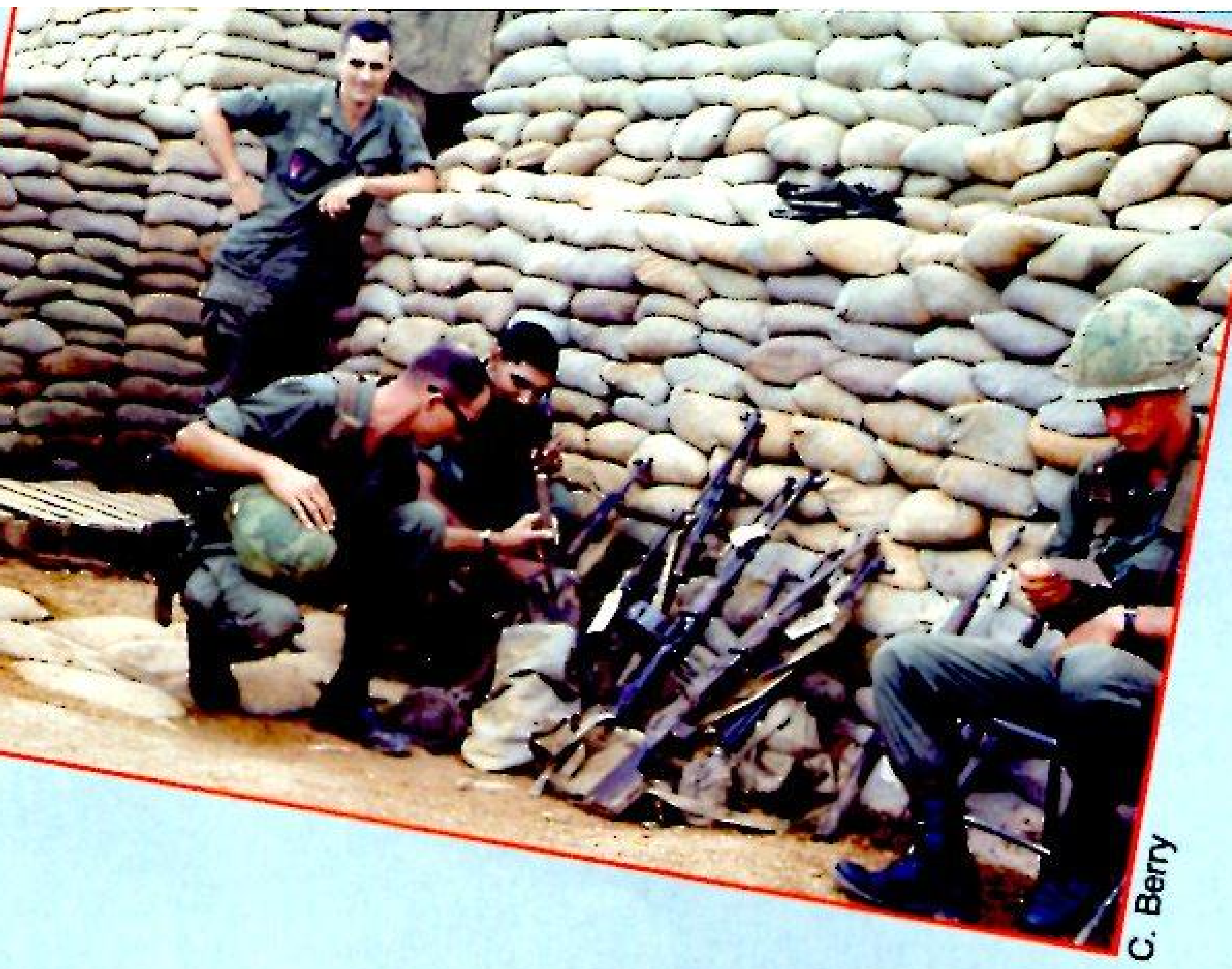
Al anochecer del Día de Acción de Gracias, se habían hallado 60 enemigos muertos en las posiciones capturadas. Los norteamericanos padecieron siete muertos y casi 50 heridos. El enemigo proseguía el combate desde fuertes blocaos y parecía tener munición de sobra. El 4/31 y sus unidades adjuntas excavaron un perímetro defensivo para la noche.

La Compañía B del capitán Spahn del 3/21 había combatido bien junto al 4/31 toda la tarde. Con el crepúsculo, el puesto de mando alertó al comandante del 3/21, el teniente coronel Allen Champlin, para que efectuase un asalto con helicópteros con las primeras luces en una zona de aterrizaje 1 000 m al noroeste del área de combate. Con dos compañías de fusileros, él bloquearía los movimientos enemigos o los refuerzos procedentes de aquella dirección y despejaría las zonas situadas entre él y el 4/31.

Durante la noche del 23 de noviembre, la USAF lanzó bengalas de forma continua y la artillería disparó una lluvia constante de proyectiles de iluminación. Siete soldados del EVN que huían del combate en medio de la noche fueron detectados por la Compañía C de Stringham. Mataron a seis y el séptimo escapó al sudoeste. Pequeños grupos enemigos atacaron el perímetro defensivo del 4/31 a lo largo de la noche, pero siempre fueron rechazados.

El día siguiente a la fiesta de Acción de Gracias amaneció húmedo y nublado. El 3/21 del teniente coronel Champlin marchó en helicópteros según lo planeado para bloquear la zona al noroeste del campo de batalla. El 4/31 de Thomas reanudó su lenta y metódica limpieza de las islas, trabajando con carros de combate y caballería como equipos de armas combinadas. Los ataques aéreos y de artillería continuaron su apoyo a los soldados cuando se localizaban posiciones enemigas. Los FAC controlaron siete ataques de 14 aviones, que lanzaron 15 toneladas de bombas y seis de *napalm* sobre los objetivos designados por la infantería.

A media tarde, un grupo de 20 hombres del EVN escapó hacia el noroeste. El 3/21 de Champlin lo localizó en campo abierto y lo eliminó.



Izquierda: Un soldado utiliza un palo para examinar el terreno en busca de escondites del EVN o de guerrilleros del Viet Cong. Una de la características de las fuerzas enfrentadas a los norteamericanos en Vietnam era su maestría en el camuflaje y escondite. Tras asegurar el campo de batalla el 25 de noviembre, se batió el terreno de forma sistemática por tres veces por parte de la Compañía D del 4/31 y, en cada ocasión, se descubrieron numerosos soldados enemigos. Arriba: El comandante F. Clifton Berry examina las armas y equipos abandonados por los hombres del 3.er Regimiento del EVN. El botín incluía 56 fusiles de asalto AK-47 y ametralladoras RPD.

Descubrieron varios soldados enemigos más en los escondites y dieron cuenta de ellos

Este tipo de acciones se produjeron durante el resto del 24 de noviembre, a lo largo de toda la noche y aún el dia siguiente. Otros 30 norteamericanos fueron heridos pero ninguno cayó muerto esos dos días. Todos los heridos sobrevivieron. La habilidad y rapidez de acción de los médicos de sección y compañía marcaron la diferencia, al igual que la rápida evacuación en helicópteros hasta hospitales de sangre.

En la mañana del 25, la Compañía D del 4/31 peinó una pequeña isla en el extremo septentrional de la zona. Gracias a las lecciones aprendidas en otras batallas, cuando terminaron la batida dieron la vuelta y examinaron de nuevo el terreno muy lentamente con palos y bastones. Descubrieron varios enemigos más que disparaban sobre los infantes cuando éstos avanzaban, o los hallaron en los escondites y los mataron. Tras cruzar la isla por segunda vez, el capitán Dan Mellon dio la vuelta de nuevo para otra batida. Esta vez, encontraron tres soldados ocultos al dar los primeros pasos y los mataron.

Tras la batida final, la zona quedó tranquila. Las unidades ocuparon el campo de batalla. Encontraron 56 armas, numeroso equipo y los cadáveres de 151 soldados enemigos. Los documentos hallados en sus cuerpos los identificaron como la 5.ª y la 7.ª Compañías del 3.er Regimiento del EVN. Las armas y equipos eran nuevos y estaban en buenas condiciones.

Tras la batalla, el comandante Dorland fue condecorado con la Cruz de Servicio Distinguido, la más alta distinción del Ejército norteamericano concedida al valor. La consiguió por su espléndido liderazgo, su coraje y su estimulante ejemplo. Y, dos días más tarde, se ofreció por fin la cena de Acción de Gracias a los hombres.

La batalla del Día de Acción de Gracias fue un ejemplo de los sólidos resultados obtenidos por la rapidez de acción y la información precisa. Las restantes batallas de la 196.ª no salieron tan bien como ésta. Pero esta acción preparó a sus unidades para el intenso combate que siguió cinco semanas más tarde, cuando comenzó la ofensiva del EVN en el norte, el 3 de enero de 1968.

Perseguidos por las patrullas japonesas, los vigías costeros constituyeron una red de información vital durante el período culminante de la guerra del Pacífico.

VIGÍAS

El concepto del Servicio de Guardacostas australiano nació en 1919, cuando el capitán C.J. Clare, oficial naval del Distrito de Fremantle, en Australia Occidental, recomendó la creación de una organización cuyos miembros, civiles y sin remuneración, informarían en tiempo de guerra sobre cualquier "suceso



sospechoso" que tuviese lugar junto a los 36 800 km de costa australiana, solitaria en su mayor parte. La idea de Clare recibió el apoyo inicial de un Comité de Servicios Internos en 1922, pero pasó al Cuartel General Naval australiano en Melbourne para desarrollar un programa detallado. El trabajo de organización y dirección del servicio sería responsabilidad de la División de Inteligencia Naval (NID), también basada en Melbourne.

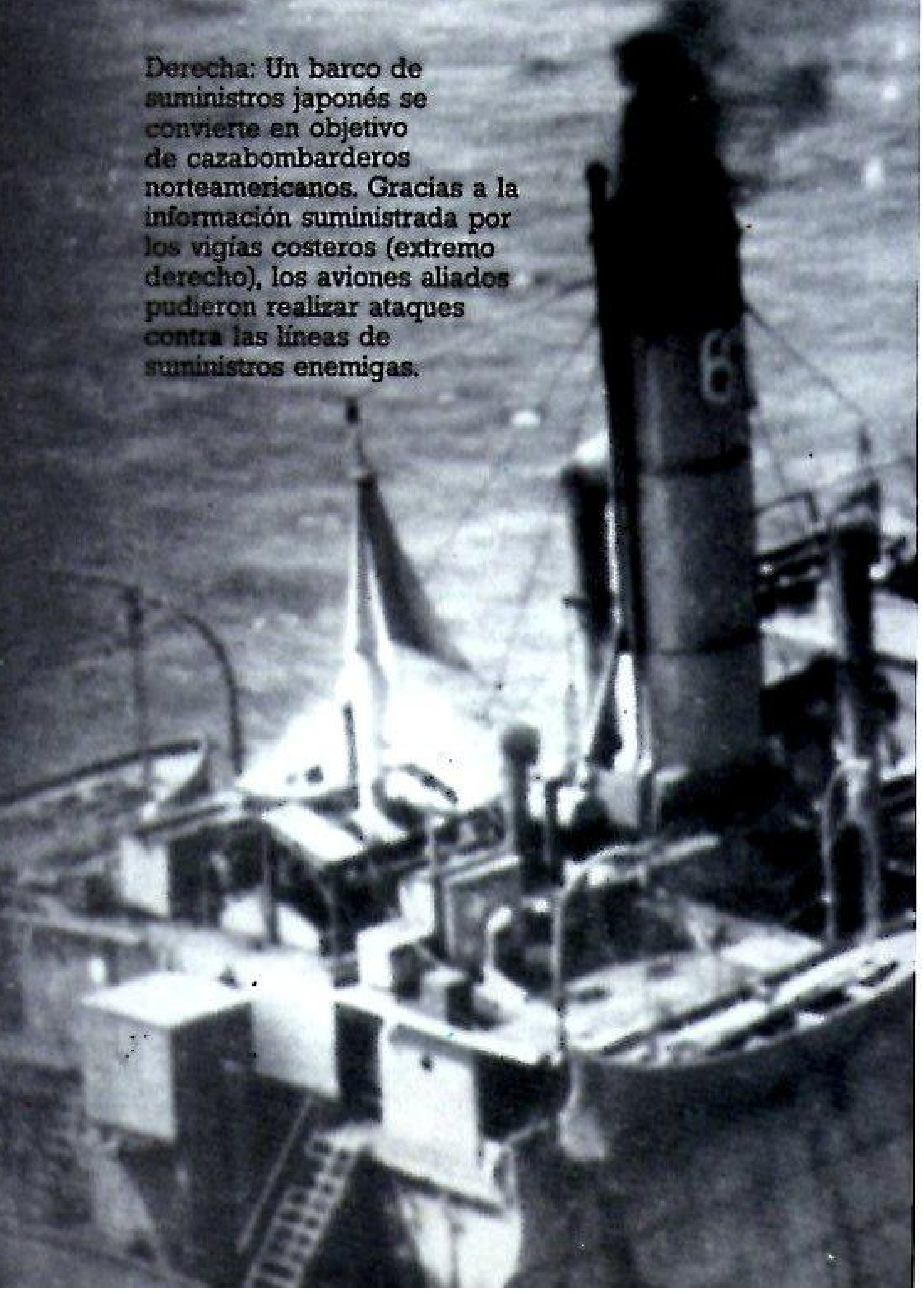
Gradualmente, las filas de los "vigías costeros" crecieron y llegaron a incluir hombres de todas las esferas sociales, desde policías hasta ganaderos procedentes de lugares remotos. El servicio se limitó en principio al continente australiano pero, más tarde, se amplió a las islas del noreste bajo control australiano: Nueva Guinea Oriental, Nueva Bretaña, Nueva Irlanda, Bougainville, los Almirantazgos, las Trobriands y otras, mediante un acuerdo con el Protectorado británico de las islas Salomón. Por ello, al estallar la guerra en 1939 había 700 vigías costeros instalados a lo largo de la costa australiana y en las islas alrededor.

La amenaza de una intrusión japonesa había constituido un gran estímulo para el servicio. Por ello, tras el ataque a Pearl Harbor en diciembe de 1941, cuando las fuerzas japonesas penetraron como un relámpago en el Sudeste asiático y en el Pacífico, el servicio de vigilancia costera estaba bien preparado. En el Pacífico Sur, esta hazaña organizativa se debió en gran parte a los esfuerzos del capitán de corbeta Eric Feldt, de la Armada Real australiana (RAN). Feldt había abandonado la Armada en 1923 para unirse a la administración de Nueva Guinea como oficial de distrito y había adquirido un exhaustivo conocimiento de las islas y sus habitantes. Sin embargo, en 1939 Feldt recibió órdenes de volver a la Armada a petición del capitán de fragata R.B. Long, director del NID. Feldt se convertiría en el responsable del reclutamiento de vigías costeros, además de director y administrador del servicio en todas las islas. La rapidez con que Feldt procedió a cerrar las brechas en la "pantalla de información" del norte de Australia y asegurar la entrega del equipo de comunicaciones esencial, demostró que la suya había sido la elección más acertada para desempeñar este trabajo.

Al igual que en el continente australiano, los vigías costeros de las islas procedían de todas las esferas sociales. No obstante, ante la posible ventaja de que el rango militar pudiera disminuir el castigo en caso de que fueran capturados por los japoneses, los vigías costeros fueron alistados en la Armada y, en algunas ocasiones, en el Ejército, la Fuerza Aérea o la Fuerza de Defensa del Protectorado británico en las islas Salomón. La información que suministraban pasaba por la División de Inteligencia Naval y después se enviaba al Gabinete de Guerra Central. Conscientes de su posición estratégica, numerosos vigías costeros decidieron, en contra del aviso de Long, seguir informando aunque su territorio estuviese ocupado por los japoneses. Estos valientes hombres, componentes de un servicio esencialmente civil, no poseían ninguna insignia o emblema distintivos. Simplemente se les conocía como los "vigías costeros".

Cuando la guerra llegó al sur del Pacífico, Cornelius Page era director de una plantación y vigía costero en la isla Tabar, 32 km al norte de Nueva Irlanda. El 9 de diciembre de 1941, Page avistó e informó puntualmente sobre un avión enemigo que volaba en misión de reconocimiento a Rabaul, en la isla de Nueva Bretaña. Siguieron más informes durante los dos meses siguientes pero, gracias a la puntualidad de los avisos de Page, la guarnición australiana de Rabaul pudo mantener las bajas al mínimo. El 20 de enero, Rabaul fue objeto de una incursión de 100 aviones enemigos: una vez más el aviso a tiempo del vigía costero resultó inapreciable para los defensores y se registraron muy pocos daños.

Derecha: Un barco de suministros japonés se convierte en objetivo de cazabombarderos norteamericanos. Gracias a la información suministrada por los vigías costeros (extremo derecho), los aviones aliados pudieron realizar ataques contra las líneas de suministros enemigas.



COSTEROS

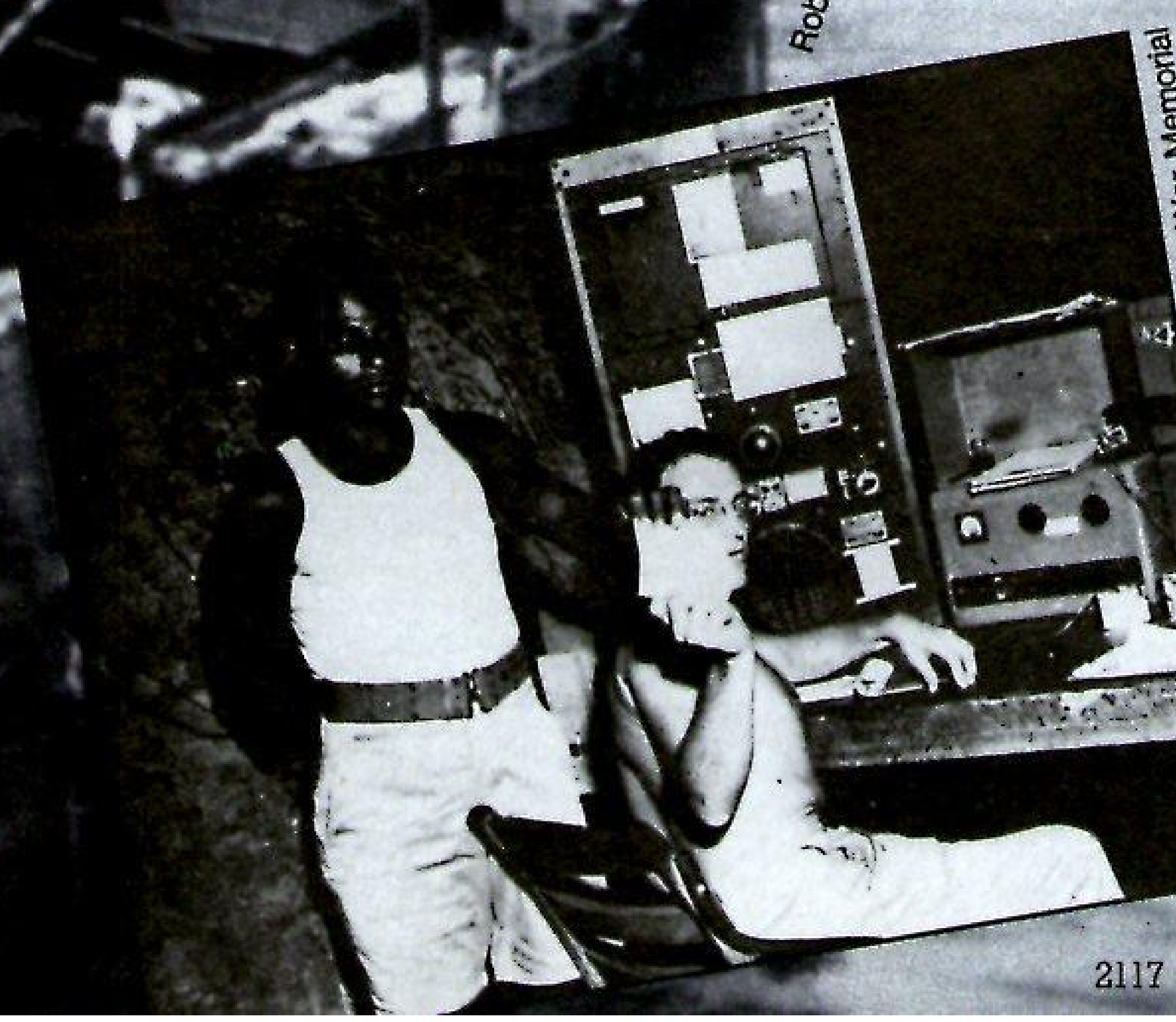
El 23 de enero, Kavieng, en el extremo septentrional de Nueva Irlanda, pasó a manos de los infantes de marina japoneses y la posición de Page se hizo cada vez más insostenible. Nueva Bretaña fue invadida poco después y varios vigías costeros fueron capturados. Feldt ordenó a Page que escapase de inmediato pero el director de la plantación se negó a huir. Las islas eran su vida y Page siguió con sus transmisiones a la NID a través de su radio, suministrando información sobre las actividades navales y aéreas del enemigo, sus posiciones defensivas, los nombres de los europeos capturados y otras cuestiones. Junto a otro plantador llamado Jack Talmadge, Page organizó un grupo de nativos leales en una rudimentaria –pero eficaz– red de "espionaje".

Para que pudiese salvar la vida si era capturado, Feldt nombró a Page como subteniente de la Reserva de Voluntarios de la Armada Real Australiana (RANVR) y preparó el envío de suministros. Entre éstos estaba su gorra de oficial y las insignias de su rango. Mientras tanto, Page y Talmadge seguían en acción escondidos en la jungla y en cuevas situadas en las laderas de las colinas, donde se habían refugiado de las fuerzas enemigas que los buscaban. Un transporte Catalina acudió en su rescate, pero llegó demasiado tarde. Page y Talmadge fueron capturados a mediados de junio de 1942, tras cinco meses en territorio enemigo. Ambos hombres fueron ejecutados, al igual que muchos vigías costeros.

Las fuerzas navales japonesas habían ocupado Rabaul el 24 de enero de 1942 e inmediatamente empezaron a reforzar las defensas de los puertos. Mediante la instalación de bases en islas estratégicas, los japoneses batieron las islas de Buka y Bougainville, y en mayo capturaron Tulagi, la isla capital del Protectorado británico de las islas Salomón, 80 km al norte de Guadalcanal. Para los jefes de estado mayor en Australia, la intención del enemigo era clara: utilizar Rabaul como base para atacar Port Moresby, en Nueva Guinea, e infiltrarse en las islas más hacia el sur. Si los japoneses efectuaban entonces un avance masivo



Robert Hunt Library



...alian War Memorial

contra Nueva Zelanda, cortarían de modo efectivo las rutas marítimas entre Estados Unidos y Australia. Ante esta perspectiva, se decidió organizar un asalto masivo sobre Guadalcanal, cuyo éxito se debió en gran parte a los insistentes esfuerzos de un pequeño grupo de vigías costeros.

Entre los oficiales, misioneros, plantadores, comerciantes y militares australianos que permanecieron en las islas frente al avance japonés se encontraban numerosos vigías costeros. Instalados en el extremo septentrional de Bougainville y dominando el paso de Buka, el oficial adjunto de distrito Jack Read fue nombrado más tarde teniente en el RANVR. Read enviaba un flujo continuo de información sobre las actividades japonesas en el paso y el puerto, además de vigilar los trabajos de construcción de una pista de aterrizaje para cazas. Gracias a la información proporcionada por Read, la Real Fuerza Aérea australiana (RAAF) bombardeó las zonas de descarga de suministros enemigas, los cuarteles y los campamentos en todos los lugares posibles y después se apoyó en Read para comunicar el resultado de cada incursión. A medida que aumentaba el flujo de información, un técnico de comunicaciones del Ejército, el cabo D.L. Sly, fue infiltrado en la isla para ayudar a Read. En Buin, 150 km más al sur, en el extremo meridional de Bougainville, Paul Mason ocupaba un puesto de observación situado en la falda de una montaña que dominaba las islas Shortage; un lugar donde fondeaba gran parte de la flota japonesa desplegada en la zona. Mason, comerciante de plantaciones, fue nombrado suboficial de la RANVR y luego fue ascendido a teniente. Tanto Read como Mason formaron parte de una cadena de vigías costeros instalados a lo largo de las rutas aéreas enemigas que iban de Rabaul a Kavieng, y mantuvieron un completo silencio de radio durante el transcurso del asalto aliado sobre Guadalcanal.

El 7 de agosto de 1942, los cañones de los buques de guerra norteamericanos y australianos bombardearon Tulagi y Guadalcanal. Poco después, infantes de la 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana pusieron pie en la playa. La fuerza que desembarcó en Tulagi estaba compuesta por unos 6 000 hombres y la misión de guiar a los infantes tierra adentro fue responsabilidad de los vigías costeros H.E. Josselyn y Dick Horton. Ambos hombres habían sido oficiales de distrito en las islas Salomón y, posteriormente, fueron nombrados subtenientes en la RANVR. Josselyn y Horton desembarcaron con la primera oleada, y la guarnición japonesa fue eliminada tras dos días de intensos combates. Una hora después del primer desembarco en Tulagi, 10 000 infantes de marina llegaron a las playas de Guadalcanal situadas entre Punta Lunga y Tenaru. Las fuerzas japonesas de la isla, compuestas en gran parte por unidades de ingenieros, se retiraron al oeste de Guadalcanal, permitiendo que los infantes ocupasen la base aérea a medio construir.

A las 13,15 horas, los buques aliados oyeron el "*Tally Ho*" en la radio de los cazas

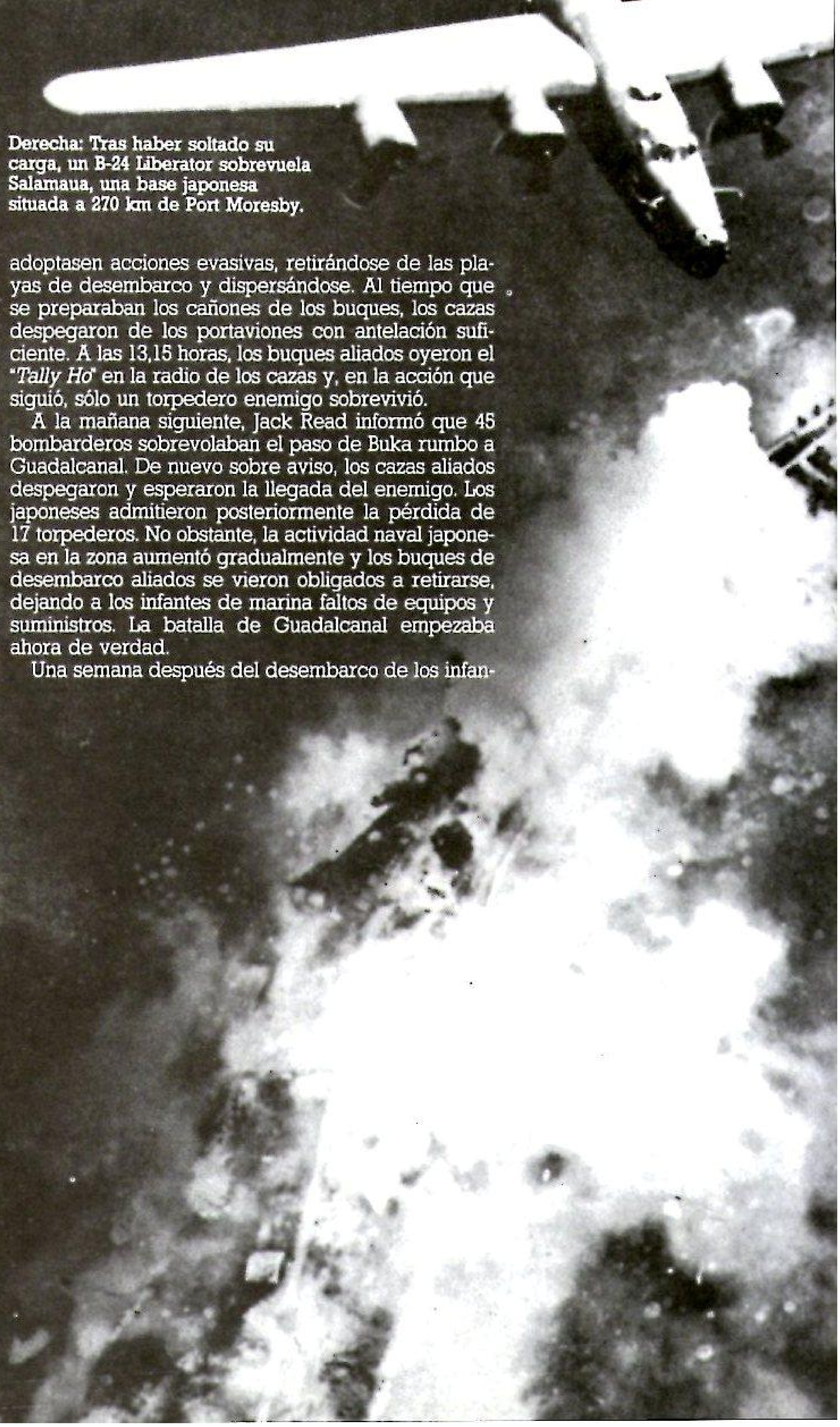
Dos días antes del desembarco, el vigía costero Mason, instalado en Buin, al sur de Bougainville, había recibido la orden secreta de utilizar como señal de llamada las tres primeras letras del apellido de casada de su hermana. A las 11,37 horas del 7 de agosto, los buques aliados de Tulagi y Guadalcanal recibieron el siguiente aviso: "Aquí STO. 24 bombarderos en dirección a ustedes". Los aviones enemigos estaban a 510 km de distancia –dos horas de vuelo– y el oportuno mensaje de Mason permitió que los buques adoptasen acciones evasivas, retirándose de las playas de desembarco y dispersándose. Al tiempo que se preparaban los cañones de los buques, los cazas despegaron de los portaviones con antelación suficiente. A las 13,15 horas, los buques aliados oyeron el "*Tally Ho*" en la radio de los cazas y, en la acción que siguió, sólo un torpedero enemigo sobrevivió.

A la mañana siguiente, Jack Read informó que 45 bombarderos sobrevolaban el paso de Buka rumbo a Guadalcanal. De nuevo sobre aviso, los cazas aliados despegaron y esperaron la llegada del enemigo. Los japoneses admitieron posteriormente la pérdida de 17 torpederos. No obstante, la actividad naval japonesa en la zona aumentó gradualmente y los buques de desembarco aliados se vieron obligados a retirarse, dejando a los infantes de marina faltos de equipos y suministros. La batalla de Guadalcanal empezaba ahora de verdad.

Una semana después del desembarco de los infan-



Insertos derecha, desde la izquierda: El capitán de corbeta Hugh MacKenzie (sentado) en una conferencia con otros vigías costeros en el cuartel general operacional en Guadalcanal. Entre los oficiales reunidos para esta fotografía se encuentra el teniente de navío "Snowy" Rhoades (cuarto por la derecha); el capitán de corbeta Eric Feldt, creador del servicio de vigilancia de costas en las islas del Pacífico; el teniente Paul Mason; el capitán de fragata R.B. Long, y el teniente de navío Jack Read.



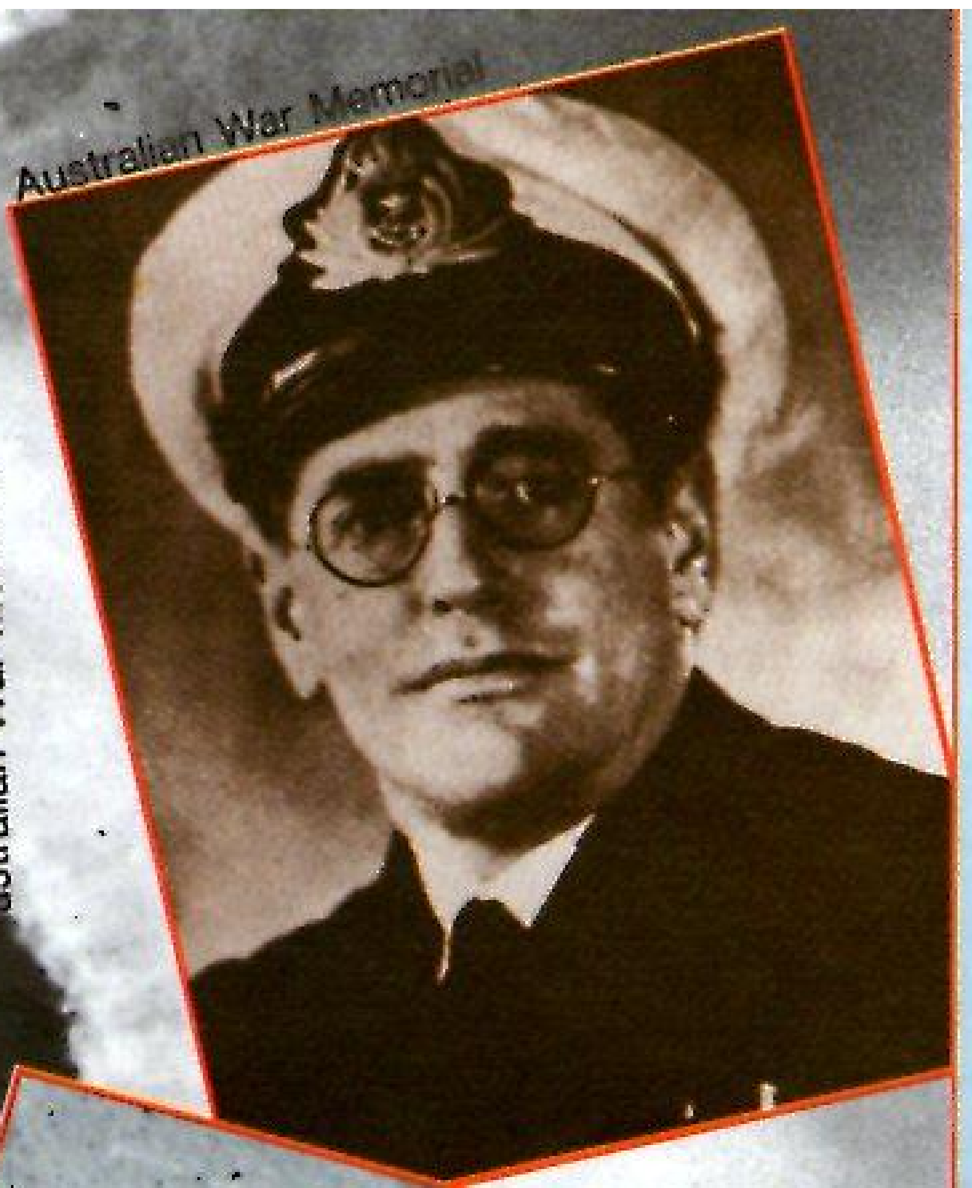
Derecha: Tras haber soltado su carga, un B-24 Liberator sobrevuela Salamaua, una base japonesa situada a 270 km de Port Moresby.



...morial



...stralian War Memorial



Australian War Memorial



Australian War Memorial



Australian War Memorial



Vigías costeros
Las Salomón, 1941-43

RESCATE EN EL PACÍFICO

El 6 de agosto de 1943, el puerto de Munda, situado en la costa oriental de Nueva Georgia, fue capturado por fin por la Infantería de Marina norteamericana. Sin embargo, la lucha en tierra en la propia isla de Nueva Georgia no terminaría hasta el 23 de agosto. A las batallas terrestres se sumaron choques navales entre grupos del "Expreso de Tokio" (buques de suministros japoneses) y destructores y lanchas PT norteamericanas. En las primeras horas del 1 de agosto de 1943, un grupo de destructores del "Expreso de Tokio" consiguió llevar suministros hasta la base japonesa de Vila, en la isla de Kolombangara, a pesar de la presencia de lanchas rápidas PT en la zona. Al tiempo que los buques enemigos se retiraban, el destructor *Amagiri* surgió de la oscuridad a gran velocidad y partió a la *PT 109* por la mitad. El depósito de combustible estalló, pero el oficial al mando y sus nueve tripulantes consiguieron nadar los cinco kilómetros que había hasta una pequeña isla situada al oeste de Kolombangara. Malherido en la espalda, el oficial se ayudó de nativos amistosos para enviar un mensaje, grabado en el interior de un coco, hasta la cercana isla de Wana Wana. El vigía costero Evans interceptó el mensaje y organizó el transporte del joven teniente de navío, quien más tarde llegó a Wana Wana escondido entre helechos en el fondo de una canoa nativa. Dieciocho años después, el ex vigía Evans fue invitado a la ceremonia por la que aquel jóven teniente de navío, John F. Kennedy (abajo), se convertía en el 35.º presidente de los Estados Unidos de Norteamérica.



Popperfoto

tes, llegaron cuatro vigías costeros para organizar un sistema de información eficaz en preparación para lo que se esperaba iba a ser una dura batalla. El capitán de corbeta Hugh Mackenzie, que había pasado muchos años en las islas, asumió el mando de las operaciones. Con él estaban H.G.C. Train, un oficial del gobierno; Rayman, un nativo de Nueva Irlanda entrenado por los vigías costeros; y el Sr. Eedie, un experto de radio civil que había ofrecido su ayuda de forma voluntaria. El 15 de agosto, un día después de su llegada, los cuatro hombres estaban en el aire, transmitiendo vitales alertas de incursiones aéreas desde la cadena de vigías costeros de las islas a los infantes de marina que trabajaban en la base aérea, bautizada ahora como aeródromo de Henderson. Mackenzie descubrió con rapidez que los norteamericanos no prestaban atención a las alertas demasiado tempranas sobre amenazas. de bombardeos. Por ello, se instituyó un sistema mediante el que se daba una alerta de "condición amarilla", cuando el enemigo se encontraba a 30 minutos, y seguía una "alerta roja", diez minutos antes de que los bombarderos estuviesen encima.

Dick Horton llegó a Henderson procedente de Tulagi a finales de agosto. Se enteró que dos vigías costeros –"Snowy" Rhoades y L. Schroeder–, un director de plantación y un propietario de almacén respectivamente, habían quedado aislados por la retirada de las fuerzas japonesas y habían debido ocultarse. Muy preocupado por ello, Horton cogió "prestada" una lancha y salió en busca de sus camaradas. Tras atravesar unas aguas infestadas de fuerzas japonesas, Horton encontró a Rhoades y Schroeder y los llevó de vuelta a salvo, junto con 13 misioneros y un piloto de aviación que también habían quedado aislados en territorio enemigo.

Hacia finales de octubre de 1943, se reunió una gran fuerza japonesa de transportes y buques de guerra en las islas Carolinas, 1 400 km al norte de Bougainville. El enemigo se preparaba para realizar un formidable asalto sobre Guadalcanal, y al saber que había vigías costeros en Bougainville que informarían sobre sus movimientos envió patrullas con perros de rastreo para eliminarlos. Mason envió rápidamente esta información y un Catalina voló aquella noche sobre la isla: por suerte o por gracia de Dios, sus bombas mataron a todos los perros.

Read, Sly y Mason fueron perseguidos a través de los bosques y montañas hasta que las patrullas, desesperadas por la lluvia y el barro, abandonaron la cacería. Mojados y exhaustos, Read y Sly habían llegado a lo alto de una montaña cuando la lluvia cesó de repente y salió el sol entre las nubes. A lo lejos, en el mar, había un convoy formado por 12 grandes barcos de pasaje que se dirigía hacia el sudeste. Read montó su radio e informó sobre una fuerza de asalto que se dirigía, con toda probabilidad, hacia Guadalcanal. Mientras tanto, Mason, que había vuelto a Buin con una patrulla pisándole los talones, encontró el puerto repleto de buques.

En Guadalcanal se produjeron siete grandes encuentros navales, varias batallas aisladas y una constante actividad aérea. Los refuerzos japoneses sobre los que informaron Read y Mason desembarcaron al oeste de Henderson en octubre de 1942, pero no consiguieron destruir las defensas norteamericanas. Tras sufrir numerosas pérdidas, los japoneses, finalmente fueron evacuados de Guadalcanal a comienzos de febrero de 1943. Sin embargo, aviones enemigos continuaron los bombardeos sobre los aeródromos de la isla durante los meses siguientes y los vigías costeros mantuvieron su vigilancia. Posteriormente, Feldt encomendó el servicio a un sistema de "vigilancia costera alineada" que no sólo suministraba alertas tempranas sobre ataques japoneses, sino que además facilitaba a los aviones aliados su labor de destrucción de las bases enemigas.

Gradualmente, mientras la campaña de las Salomón se acercaba a su final y las fuerzas aliadas avanzaban de forma inexorable hacia el norte, la mayoría de los vigías costeros se retiraron, tras haber suministrado una valiosísima información durante la peor parte de la guerra del Pacífico. En reconocimiento a su trabajo tras las líneas enemigas, muchos vigías costeros fueron condecorados por los norteamericanos al final de la guerra.

Con el cambio de tendencia producido después de Guadalcanal y las derrotas japonesas en Nueva Guinea, la función de muchos vigías costeros se modificó de forma rotunda. En marzo de 1944, durante la lucha por aislar y derrotar a las restantes concentraciones de tropas enemigas en Nueva Guinea, se insertó un equipo de reconocimiento, bajo el mando del vigía costero capitán "Blue" Harris, en territorio japonés antes del desembarco aliado en Hollandia, desde abril a julio de 1944. Su misión era reconocer los futuros lugares de desembarco y obtener información sobre las posiciones japonesas en la zona. No obstante, tras el desembarco desde el submarino USS *Dace*, el equipo fue descubierto por una patrulla enemiga y murieron cinco hombres durante la lucha por escapar. Los restantes miembros del equipo tuvieron que sobrevivir a la inanición, las enfermedades, las heridas y los japoneses hasta que los norteamericanos desembarcaron un mes más tarde. Parece ser que Harris, herido de muerte, se negó a responder a las preguntas de sus captores y fue despiadadamente atravesado por sus bayonetas. Abajo: A bordo del USS *Dace* antes de la misión. Harris es el tercero por la izquierda.



Australian War Memorial

CONSTRUIR Y DESTRUIR

En apoyo de la 5.ª Brigada de Infantería en las Malvinas, los ingenieros de combate del 9.º Escuadrón de Paracaidistas del RE eran tan versátiles en la batalla como ingeniosos en la construcción militar.

Entre los soldados más profesionales del Ejército británico están los zapadores, cuyo nombre viene de las zapas o trincheras que excabavan en las murallas de las ciudades asediadas. Desde el principio, los zapadores fueron hombres duros y de especial idiosincrasia, que combinaban la habilidad y la fortaleza con el coraje, y que trabajan duramente mientras el resto del Ejército espera.

Se puede describir al zapador como un hombre que transforma el terreno para mejor provecho de su fuerza. Como ingeniero de combate en el ataque, construye puentes y carreteras, abre sendas seguras a través de los campos de minas y obstáculos del enemigo. En defensa, altera el paisaje para dificultar la labor del atacante, abre zanjas, coloca alambradas y siembra campos de minas. En la batalla, está en lo peor del combate y se convierte en infante una vez terminado su trabajo de zapador.

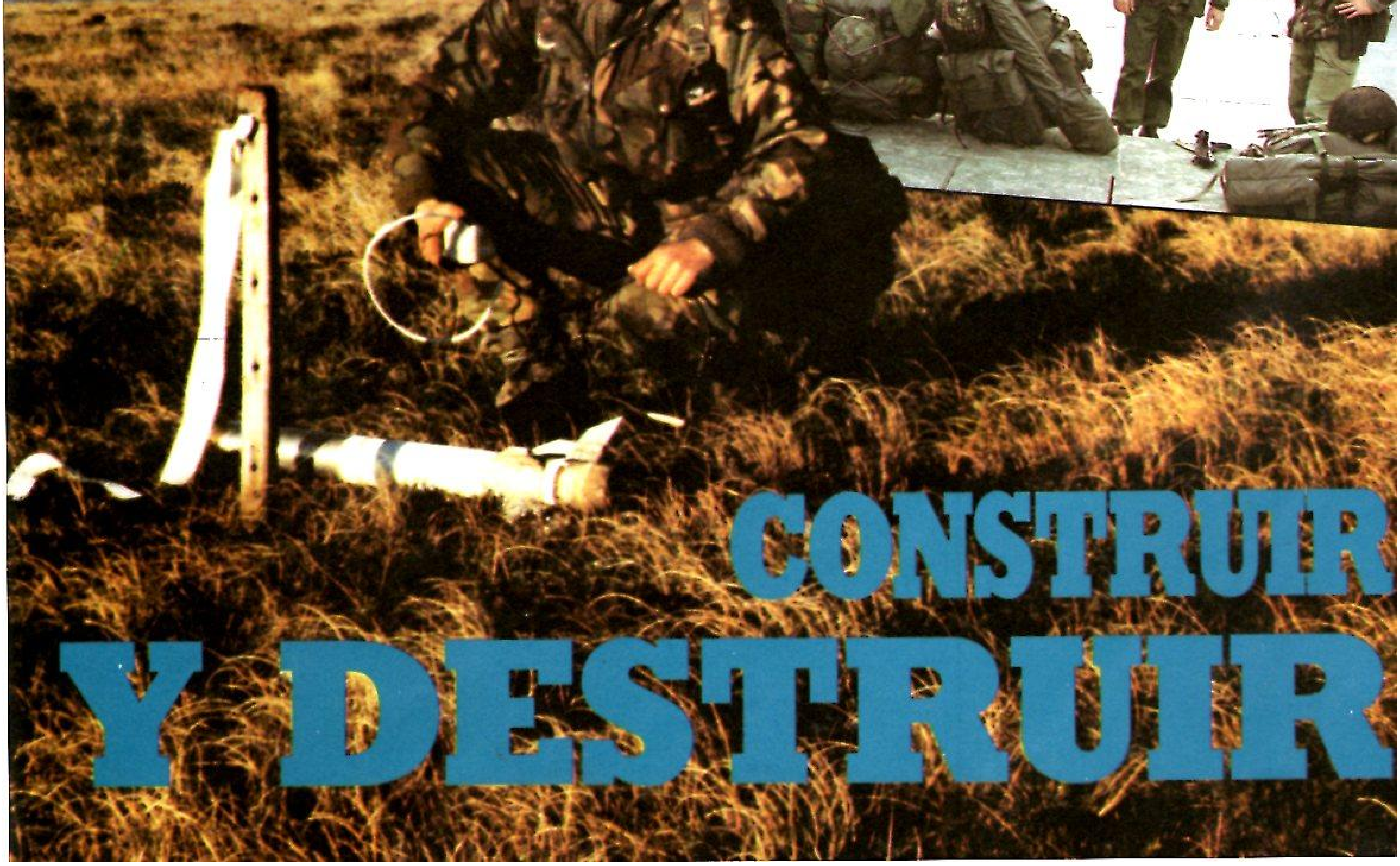
En la guerra de las Malvinas de 1982, tres escuadrones de los Ingenieros Reales llevaron a cabo un duro y peligroso trabajo con el mismo coraje que caracterizó a sus antepasados. Eran el 9.º Escuadrón Paracaidista, el 59.º Escuadrón Comando Independiente y el 11.º Escuadrón de Campaña que, junto a un equipo del 49.º Escuadrón de Desactivación, trabajaron y combatieron en condiciones adversas, abriendo sendas a través de los campos de minas y en funciones esenciales de construcción.

Los zapadores del 9.º Escuadrón Paracaidista son voluntarios procedentes de otras unidades de los Ingenieros Reales. Para cualificarse, deben aprobar en primer lugar las pruebas de selección de la Compañía P del Regimiento Paracaidista, seguido después del curso de salto. Los hombres se quedan en el escuadrón de dos a cuatro años seguidos. Antes que nada, los zapadores son soldados y muchos de ellos son fieros competidores que ganan concursos de tiro, carreras y otras disciplinas militares básicas. Tienen fama de ser paracaidistas especialmente expertos y fueron seleccionados para el salto de prueba del prototipo del sistema de arneses de pequeña escala.

Cada hombre posee también una tercera habilidad, la de artesano. Entre las principales artes del zapador están la de pintor, decorador, carpintero y



Hugh McManners



Hugh McManners

Arriba: Miembros del 9.º Escuadrón Paracaidista, RE, están fotografiando los barracones durante los febriles preparativos para el viaje hacia el sur. En primer término (de izquierda a derecha) están el zapador "Jaws" Dunkley, el sargento de plana mayor Bob Latham, el capitán Freddie Kemp y el cabo "Gaz" Doyle. Inferior: El teniente Peter McManners se prepara para hacer detonar un misil aire-aire Sidewinder cerca de Bluff Cove. Utiliza una espoleta Cordtex y explosivo plástico PE4 para este trabajo.



9.º ESCUADRÓN PARACAIDISTA, RE

La unidad que hoy día se conoce como Paracaidistas del RE (véase la insignia arriba) se creó en Chatham en 1787 como la compañía Chatham. Rebautizado como 9.ª Compañía de Campaña en 1899, combatió con la 7.ª División en la guerra de los boers y con la 4.ª División en Francia en la Primera Guerra Mundial. En junio de 1942, la unidad se rebautizó como 9.ª Compañía de Campaña (Aerotransportada) y el 19 de noviembre, voluntarios de la compañía se ofrecieron para tomar parte en la Operación *"Freshman"*, un ataque con planeadores en la planta de agua pesada de Vermork, cerca de Rjukan, en Noruega. Como parte de la 1.ª Brigada Aerotransportada, la 9.ª Compañía de Campaña tomó parte en la operación *"Fustian"*, un asalto aerotransportado destinado a capturar el Ponte Grande al norte de Siracusa. Tras partir el 9 de julio de 1943, los 129 planeadores se dispersaron; muchos amerizaron, pero 73 miembros de la compañía llegaron al puente y ayudaron a defenderlo frente a los decididos contraataques alemanes. Sólo sobrevivieron 19 hombres. En Arnhem, miembros de la 9.ª Compañía de Campaña estuvieron con el 2 Para en el puente y en Oosterbeek. Bautizado finalmente 9.º Escuadrón de Paracaidistas en 1977, la unidad forma ahora parte del 36.º Regimiento de Ingenieros. Basado en el Cuartel del Rhin, en Aldershot, el escuadrón tiene una sección cuartel general y tres secciones de campaña, cada una con 40 oficiales y hombres. El escuadrón apoya a la 5.ª Brigada Aerotransportada en sus operaciones fuera de Europa.

ebanista, albañil, soldador, herrero, operador de equipos, mecánico, ajustador, electricista, etcétera. Estas habilidades artesanas se mantienen a alto nivel y los zapadores disponen de una gran oferta de empleo en construcciones cuando dejan el Ejército.

Tras el comienzo de la guerra de las Malvinas, la Sección 2 del 9.º Escuadrón zarpó hacia el sur como parte de la 3.ª Brigada de Comandos el 26 de abril de 1982. El resto del escuadrón zarpó en el *Queen Elizabeth 2* (QE2) el 12 de mayo de 1982 como parte de la 5.ª Brigada de Infantería. La guerra ya había empezado con la captura de Georgia del Sur el 25 de abril y el viaje de la Sección 2 hacia el sur exigió un intenso entrenamiento físico y el mantenimiento de su preparación. De modo preocupante, los zapadores tenían poquísimos datos sobre las minas argentinas, aunque sí poseían panfletos de venta italianos que proporcionaban escalofriantes detalles sobres espoletas especiales antidesactivación que convertían en una labor mortal cualquier intento de detección o investigación. Al cabo de unos días, el soldado de primera "Jonah" Jones iría de patrulla a Monte Longdon para recoger dos minas para su examen, y mientras lo hacía hubo de matar a un centinela argentino con un cohete contracarro de 66 mm.

Mientras el grueso del escuadrón navegaba hacia el sur, recibió preocupantes noticias sobre la zona de guerra. Un helicóptero Sea King se había estrellado; murieron 22 miembros del SAS, y un hombre del 9.º Escuadrón estaba entre los desaparecidos, "Lofty" Gallagher. Poco después , se enteraron de que el soldado de primera Hare de la Sección 2 había sido herido gravemente durante una patrulla con el 3 Para.

Tras hacer transbordo del *QE2* al *Canberra* con muy mal tiempo junto a Georgia del Sur, el escuadrón llegó a Puerto San Carlos y desembarcó en las LCU al amanecer del 2 de junio. Por delante del cuerpo principal, la Sección 2, al mando del capitán Robbie Burns, ya estaba en tierra y había completado el largo camino hasta Puerto Argentino con la 3.ª Brigada de Comandos (la Sección 2 fue la única unidad de esa brigada que recorrió a pie todo el camino hasta Puerto Argentino). Tras ellos, la 5.ª Brigada de Infantería tuvo que avanzar hacia el este, en dirección a Puerto Argentino, por el flanco meridional.

"De pronto, el costado del buque se abrió al atravesarlo una bomba o cohete sin explosionar".

La Sección 3 del escuadrón de zapadores, dirigida por el teniente Peter McManners, zarpó con los Guardias Escoceses a bordo del HMS *Intrepid* la noche del 5 de junio. Fue un viaje de seis horas; amontonados en la proa para evitar lo peor de las olas, los hombres estaban demasiado entumecidos y helados como para marearse. Entonces, un buque de guerra británico, ajeno a la operación, los iluminó con una bengala. Por fin llegaron a la isla de Lively, al sur del golfo de Choiseul, y transbordaron a los LCU para el largo y húmedo camino a Bluff Cove. Los zapadores desembarcaron en la embocadura de éste y andaron tres kilómetros hasta el poblado empapados por la lluvia. Durante los ocho días siguientes, la Sección 3 trabajó duro para construir un depósito capaz de suministrar suficiente agua a los cada vez más numerosos hombres que había en Bluff Cove. Había que bombear el agua desde un arroyo, purificarla e instalarla en un depósito de almacenaje.

La noche del 6 de junio, la plana del escuadrón y la Sección 1 navegaban hacia Fitzroy a bordo del RFA *Sir Tristram*. Allí, la Sección 1 tuvo que reparar un puente demolido por los argentinos antes del avance hacia Puerto Argentino. El teniente Jon Mullin describió el trabajo:

"La sección del capitán Richard Willet hizo un trabajo fenomenal. Soldaron los tramos de 30 metros del puente en las peores condiciones de humedad y viento de las Malvinas. Las soldaduras se tuvieron que hacer con impermeables. Fue una demostración de destreza."

Mullin escapó por poco a la muerte durante las costosas incursiones aéreas sobre Bluff Cove:

"Yo estaba en la lancha de desembarco, al lado del *Galahad*. De repente, el costado del buque se abrió al ser atravesado por una bomba sin explosionar o un cohete, a 10 m delante de mí. Los motores de reacción rugieron y yo subí a cubierta. Vi los envases de plástico de las bombas flotando hacia nuestra lancha. Supuse que eran bombas antipersonal y que iban dirigidas a nosotros. Entonces se produjo el caos. Empezamos a sacar fuera a los heridos."

Murieron dos zapadores y ocho fueron heridos.

A pesar de la tragedia, las operaciones continuaron. De la Sección 3, el cabo "Ginge" Ford y los zapadores Mark Sankey y "Tich" Fortuin acompañaron a una patrulla de los Guardias Escoceses hacia Puerto Harriet. La casa se utilizaba como base encubierta desde donde se patrullaba, y ellos intentaban localizar campos de minas y emplazamientos sospechosos de cañones y radares argentinos. La casa se veía desde las posiciones enemigas, pero al desplazarse de noche evitaban ser descubiertos.

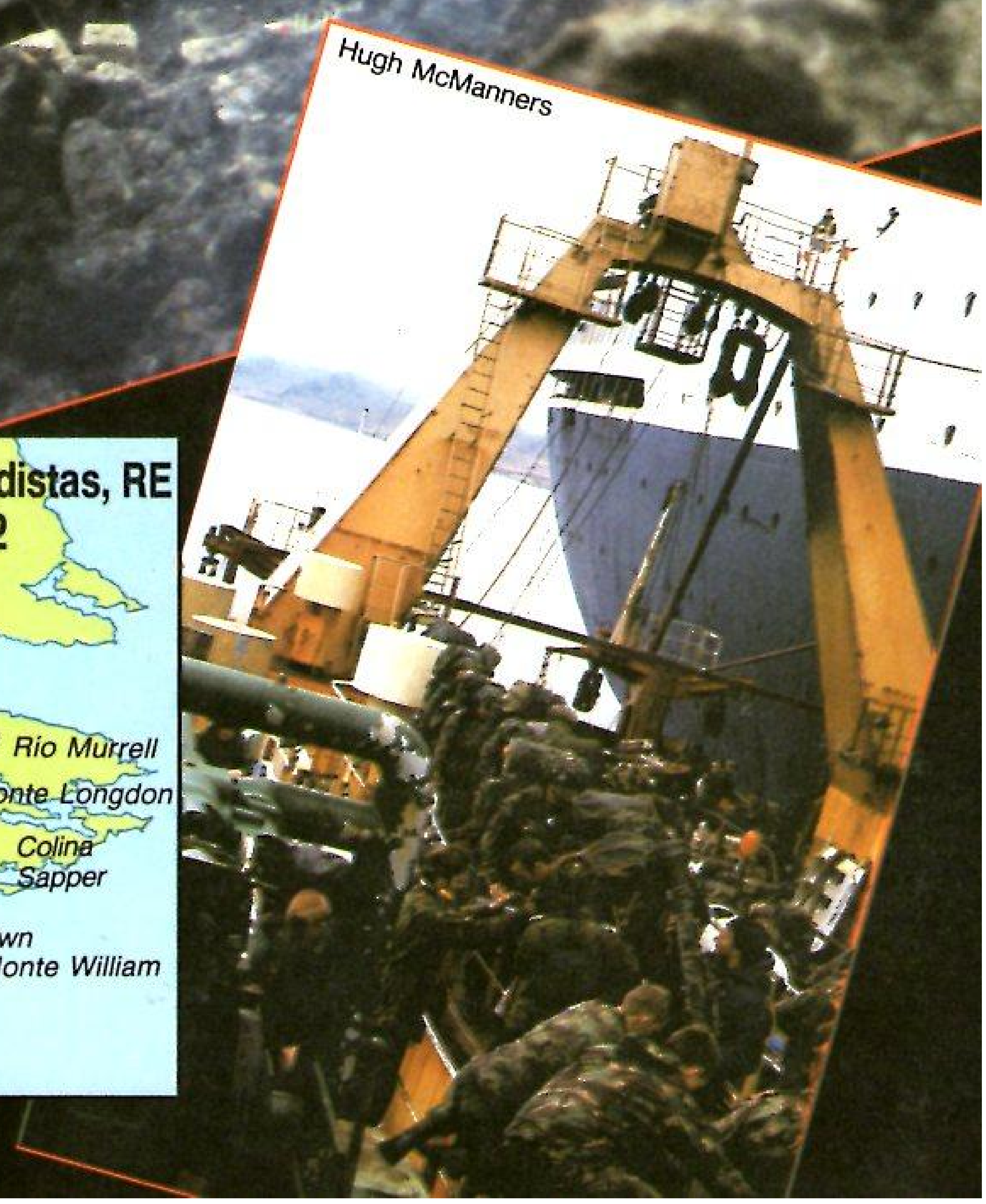
Después de varios días, las raciones –y sobre todo las pastillas de

Abajo: Desde un helicóptero en vuelo a baja cota, un zapador "para" busca estacas de minadores argentinos. Derecha: Miembros del 9.º Escuadrón "Para" en San Carlos, con el teniente McManners (izquierda), el sargento de plana mayor Dave Floyd (cuarto por la izquierda) y el capitán Bill Dick, intendente del escuadrón (derecha). Abajo, derecha: Este FV101 Scorpion de los *Blues* y *Royal* quedó inutilizado por una mina contracarro argentina. Inferior, derecha: el 9.º Escuadrón "Para" realiza un transbordo desde el QE2 al *Canberra* en Georgia del Sur.











combustible– se terminaban. Cada zapador llevaba dos kilos de explosivo plástico que, quemado en pequeñas cantidades, ofrecía lumbre suficiente.

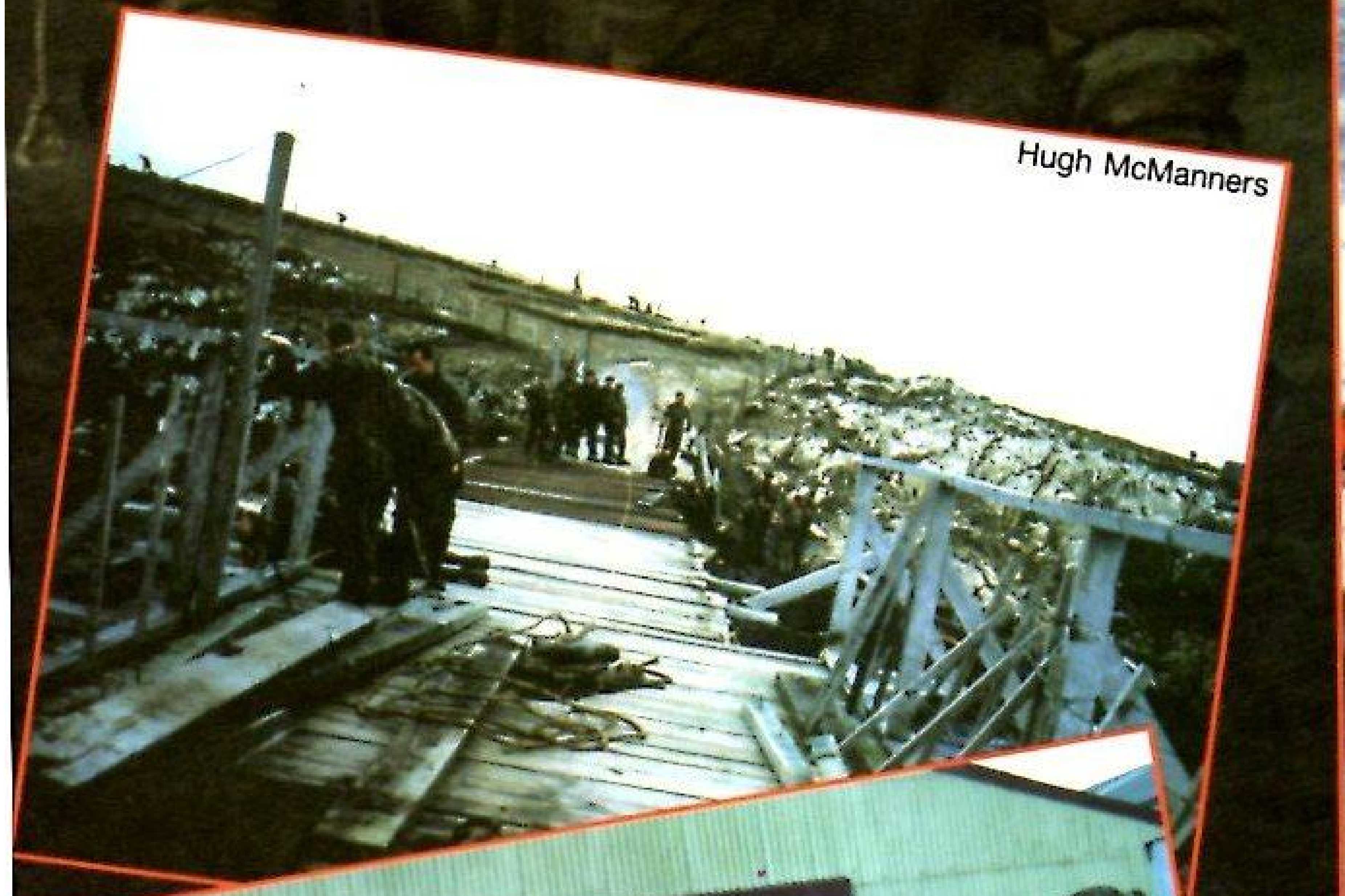
La patrulla permaneció en Puerto Harriet hasta que un helicóptero ligero aterrizó junto a la casa para recoger al jefe de la unidad a fin de llevarlo a una reunión de mandos del batallón, con lo que se perdió el anonimato. Los argentinos tendieron una intensa cortina de fuego de mortero y artillería, y una sección avanzó para atacar. La patrulla decidió retirarse y, con el cabo Ford al mando, marcharon al sur sobre las elevaciones de terreno en dirección a la costa, perseguidos por el fuego de mortero. El zapador Sankey fue alcanzado por la metralla, que le rompió el tobillo, y los Guardias Escoceses también sufrieron bajas. La patrulla fue recogida por un helicóptero del 656.º Escuadrón del Cuerpo Aéreo del Ejército.

El 13 de junio, la Sección 1 terminó la reparación del puente de Fitzroy y pasó a construir un puente aerotransportable para el río Murrell. Al terminarlo, fue llevado a la eslinga por un Chinook desde Fitzroy y colocado por el 59.º Escuadrón Comando Independiente. Nunca se había realizado antes tal operación y fue más compleja de lo que se puede describir.

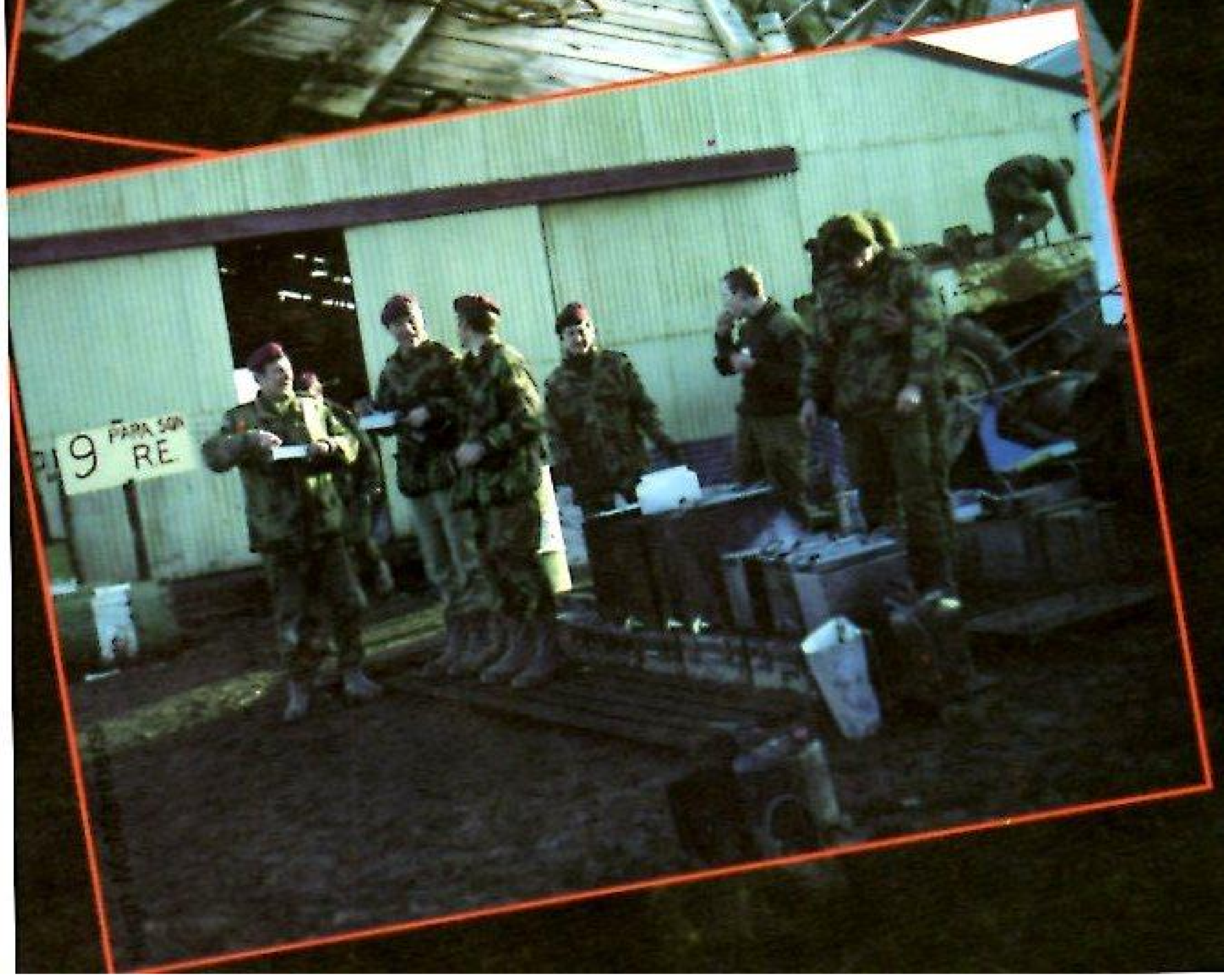
El plan de la 5.ª Brigada consistía en atacar Puerto Argentino por el sur, en una tenaza directamente desde Puerto Harriet hasta Sapper Hill. Sin embargo, cuando el cabo Hick Casswell y su pelotón reconocieron la ruta encontraron minas y su vehículo perdió

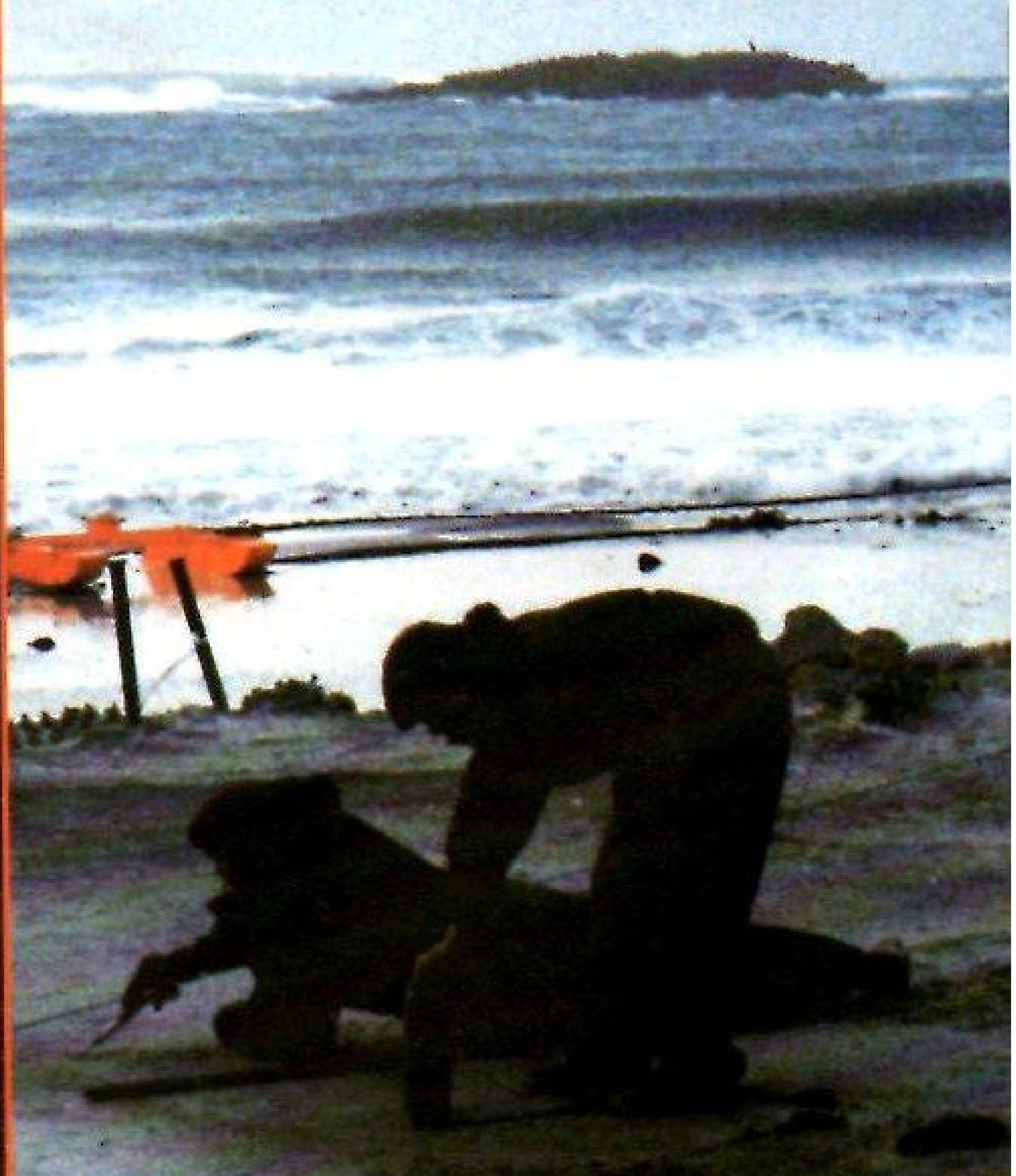


Hugh McManners



Hugh McManners





Derecha: Los cobertizos para esquilar ovejas en Fitzroy proporcionaron alojamiento seco a la 5.ª Brigada de Infantería a poco de su llegada. Arriba, izquierda: El primer trabajo de la Sección 1 en Fitzroy consistió en reparar un puente en la carretera de Puerto Argentino que había sido demolido por los argentinos. Superior, izquierda: Un miembro del 9.º Escuadrón de Paracaidistas se prepara para partir. Arriba: Unos zapadores limpian de minas una playa al norte de Puerto Argentino a fin de instalar un conducto de emergencia para el combustible. La excavadora D6 que yace tras ellos fue destruida por una mina contracarro.

una rueda delantera. El sargento Rob Brewerton confirmó que era un gran campo de minas, en el que la Sección 3 tardaría al menos una noche en abrir una senda. El plan operacional cambió y se decidió atravesar la garganta de Cerro Goat y Monte Tumbledown a través del terreno ya tomado por la 3.ª Brigada de Comandos. A fin de desviar la atención argentina de la ruta de aproximación, se planeó un ataque de diversión por el sur que incluía una sección de vehículos oruga Scorpion y Scimitar de los *Blues and Royals* y la compañía de plana de los Guardias Escoceses, acompañados por el cabo Paddy Foran y el soldado de primera John Pashley.

Mientras el objetivo de los Guardias Escoceses era Tumbledown, el siguiente accidente geográfico, Monte William, sería capturado por el 1.er Batallón del 7.º de Fusileros *Gurkha*. Tras reunirse con los *gurkha* la tarde del ataque, el domingo 13 de junio, el teniente Peter McManners, jefe de la Sección 3, les informó de que su ruta los llevaría a través de un campo de minas. Sin embargo, un cambio de planes en aquella fase tardía probablemente causaría tantas bajas como las minas, y se decidió continuar. El cabo "Adge" Iles y su pelotón irían a la cabeza del batallón *gurkha* para limpiar de minas el terreno mientras avanzasen.

El oficial al mando, el comandante Chris Davies, describió así lo que sucedía:

"Creí que la batalla por Tumbledown duraría más de una noche y que habría numerosas bajas. Yo sabía por el bombardeo del *Galahad* el efecto que producían las bajas en el resto de la tropa.

"Era posible que el jefe de la Sección 3, Peter McManners, muriese en el ataque. Quería alguien capaz de mandar la sección si esto sucedía y mantenerla en movimiento. El sargento primero del escuadrón llegó hasta mí, listo para tomar el cargo de Peter si era necesario."

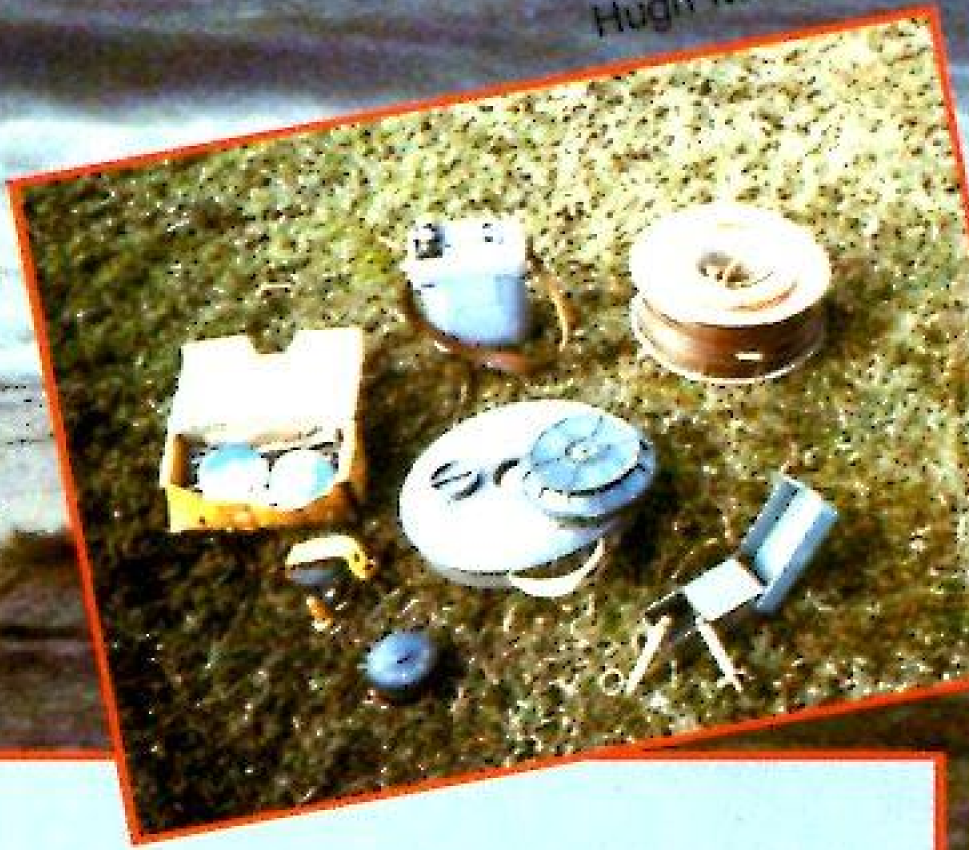
McManners se adelantó con los Guardias Escoceses y mantuvo dos pelotones en la línea de partida como reserva. Ahora tenía zapadores a cada lado del cerro para anular las minas que se pudiesen encontrar.

El ataque de diversión por el sur empezó con los dos zapadores en vanguardia para abrir una senda a traves del campo de minas. Los carros, que seguían una ruta separada, dieron con minas, perdieron un vehículo y se retiraron. Entonces, el grupo principal fue alcanzado por fuego de ametralladoras y el soldado de primera Pashley murió. Era una pesadilla: habían atrapado a los hombres en medio de un campo de minas, de noche, y había bajas. Dos guardias perdieron sus piernas al pisar minas.

El cabo Foran se arrastró hasta los heridos y les dió los primeros auxilios. Mientras abría una senda segura en el campo de minas con su bayoneta, dirigió la patrulla, que ahora tenía varios heridos graves, hacia la salvación. Nunca habló después sobre esta terrorífica experiencia, pero los demás contaron la historia y fue condecorado con la Medalla Militar.



Hugh McManners



MINAS EN LAS MALVINAS

Aunque las fuerzas británicas no colocaron minas durante la guerra de las Malvinas, los argentinos sembraron unas 12 000 de ellas.

La mayoría de ellas eran minas no metálicas españolas. La mina antipersonal P4B tiene 5 cm de diámetro y sus únicos componentes de metal son el remate de una chapa y el muelle del pistón. Imposible de detectar con equipo detector de metales, este tipo de minas causó la mayoría de las víctimas y los zapadores eran muy precavidos con ella. El comandante de Sección, teniente Jon Mullin dio una sucinta descripción de sus efectos: "Si tocas una sólo con el dedo del pie, pierdes el pie hasta el tobillo; si la pisas con el talón, pierdes toda la pierna, ya sea por debajo o por arriba de la rodilla." La mina contracarro española C3B, de 30 cm de diámetro y con la espoleta montada en la parte superior, destruyó varios vehículos británicos, incluyendo un CVR(T) Scorpion durante la batalla de Monte Tumbledown.

La italiana SB33, descrita por el mayor Rod McDondald del Escuadrón Comando OC 59 como "una explosiva mierda de perro", es una mina antipersonal sensitiva y muy bien camuflada. Se pueden esparcir y funcionan tanto bocarriba como bocabajo. La mina contracarro SB81 puede diseminarse desde helicópteros.

La mina antipersonal argentina FMKI era pequeña, rudimentaria y no muy eficaz. Se atornillaba sobre la FMK3, de mayor tamaño. Otras minas halladas en las Malvinas fueron la mina contracarro norteamericana M1 1944 de la Segunda Guerra Mundial y las minas antipersonal israelíes N.º4 y la contracarro N.º6, estas últimas posiblemente de origen soviético.

Un campo de minas argentino solía consistir en dos o seis paneles de minas en línea recta u ondulante. Cada panel medía 35 m de longitud y 27 de profundidad y contenía unas 24 minas.

Arriba: Las minas antipersonal FMK1 (de color amarillo) y (inferior izquierda) la P4B, junto a la mina contracarro C3B (centro).

LIMPIEZA DE LOS CAMPOS DE MINAS

Según la Convención de Ginebra, los campos de minas se supone que deben estar marcados. A menudo no lo están, por lo que la limpieza de minas es un trabajo bastante peligroso. En primer lugar, se limpia una franja de 60 cm de ancho a través del campo de minas por un zapador que, desplazándose a gatas, utiliza un sensor de cables para detectar las trampas detonadoras y una sonda de metales además de sus manos desnudas para las minas antipersonal.

La franja se marca cuidadosamente con cinta blanca. Las minas contracarro están mezcladas con minas antipersonal y "trampas para bobos" para matar o herir a los infantes. También son cuidadosamente colocadas para matar a los zapadores que intentan abrir una brecha. Normalmente hay una mina antipersonal enterrada a mitad de camino del cable detonador para alcanzar al zapador cuando éste recorre con sus dedos el cable hasta la trampa situada al final de éste. Durante los silenciosos ataques nocturnos, el zapador levanta la mina y la coloca a un lado. A veces conecta un garfio y un cable a cada mina, retrocede unos 20 metros y tira del cable haciéndolas explosionar. Una vez despejada la franja de 60 cm de ancho hasta el otro extremo del campo de minas, la Sección, en grupos de a cinco, ensancha la franja mediante la misma laboriosa técnica. Dos hombres trabajan delante, tanteando y limpiando, uno permanece em medio controlando y los otros dos están detrás con detectores de metales buscando minas antipersonal.

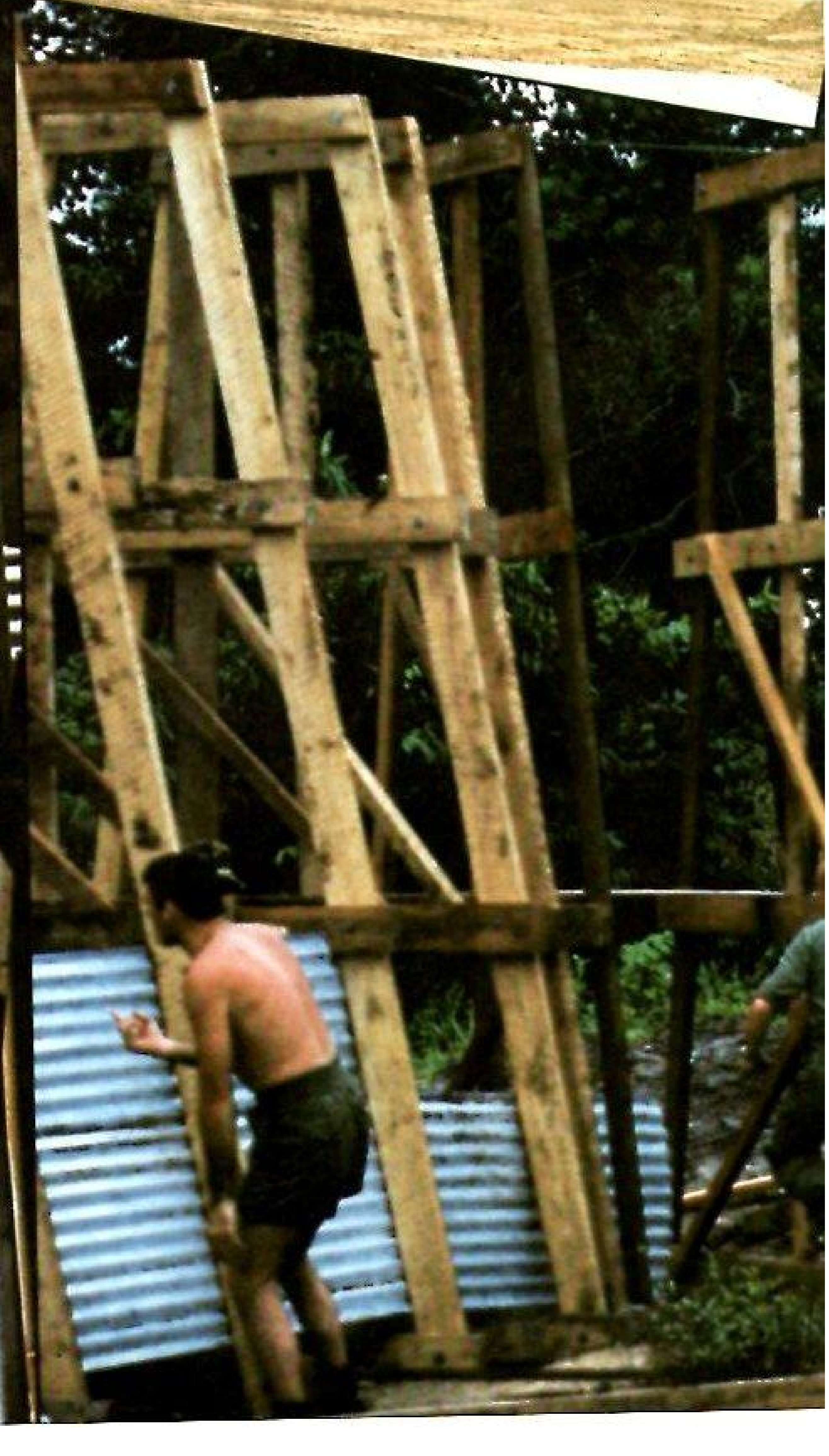


Hugh McManners





Hugh McManners





Izquierda: Un zapador paracaidista se entrena como infante en un campo de maniobras en Belice. Extremo izquierda: Construcción de una pantalla de cobertura con "chapa ondulada" en torno a una base de seguridad en Irlanda del Norte. Abajo, izquierda: Un camión Bedford MK monta una vereda Laird Class 30 de 450 m. Inferior: Montaje de la estructura de un "bund" en torno a un emplazamiento de Harrier en el aeródromo de Belice. Al final, los aviones quedarán protegidos de las bombas mediante una pared de hormigón de 20 m de altura.

Hugh McManners

Mientras tanto, el cabo Iles y su pelotón, a la cabeza del batallón de los *gurkha*, eran conscientes de que sus cascos de paracaidistas podrían ser confundidos con los de los argentinos por los hombres que les seguían. Puesto que ninguno hablaba gurkhali, colocaron cinta blanca de minas en sus espaldas y equipos como símbolo de identificación. Peter McManners advirtió que "ellos llevaban metros y metros de cinta colgando de las rodillas". Se habían tomado en serio las historias sobre los *kukris*.

Limpiar una senda adecuada en el campo de minas por el que "Adge" Iles iba a dirigir a los *gurkha* llevaría dos días. Sólo tenía tiempo para andar firmemente –con el riesgo de las minas enterradas– en lugar de arratrarse lentamente. Para detectar los cables detonadores tendría que servirse de un alambre de longitud similar a la de un perchero.

La batalla por Monte Tumbledown fue fría, dura y brutal. Tras ser bombardeado varias veces, Peter McManners y su equipo cruzó la línea de partida inmediatamente detrás de la compañía inicial, junto con el teniente coronel Mike Scott, el oficial al mando de los Guardias Escoceses. Era una noche oscura y la acción se desarrolló confusamente en las inclinadas pendientes de Tumbledown. El avance encontraba resistencia, no por las minas si no por la dificultad de dirigir el fuego contra un enemigo apostado en lo alto de los salientes y de eliminar a los francotiradores y emplazamientos de ametralladoras argentinos.

En los últimos días de la guerra, las minas las arrojaron literalmente a mano y no las indicaron en los mapas.

Mientras la batalla de los Guardias Escoceses continuaba, McManners observó desde Monte Tumbledown cómo los *gurkha* avanzaban en fila india, 500 hombres detrás de Iles y su pelotón. El número dos de Iles, que iba inmediatamente tras él y listo para tomar la iniciativa si Iles era alcanzado, era el zapador "Seth" Roose, de 17 años de edad. Iles mantuvo firmemente el ritmo de avance y, puesto que los Guardias Escoceses se retrasaban por la feroz resistencia enemiga, los *gurkha* iban ya demasiado adelantados en el cerro y tuvieron que efectuar una cuidadosa retirada antes de que el enemigo los avistase. Una vez que los *gurkha* hubieron pasado, el cabo Iles informó al teniente McManners en Tumbledown. Su pelotón había caminado tranquilamente y a menudo bajo el fuego a través de un campo de minas de densidad media. Iles fue mencionado en despachos. El sargento Graham Strettle, el soldado de primera "Scouse" Williams y el zapador Mal Mallet, también de la Sección 3, habían pasado la noche llevando heridos bajo el fuego procedente de Tumbledown. Al amanecer del 14 de junio, el sargento Ron Wrega dirigió a los *gurkha* a Monte William. Durante el avance, neutralizó minas antipersonal y trampas a pesar del intenso tiroteo. Al mismo tiempo, la Sección 3 empezó a prepararse para el combate en Puerto Argentino y se desempaquetaron los explosivos plásticos para hacerse las cargas necesarias para volar las entradas de los edificios. Pero la declaración del alto el fuego aquel mismo día hizo que todos aquellos preparativos resultasen superfluos.

Cumplidas sus misiones militares, los zapadores pasaron inmediatamente de las funciones de ingenieros de combate a las de ingenieros civiles. Aquella noche, la Sección 3 volvió a Bluff Cove para recoger el equipo de depuración de aguas necesario en Fitzroy, donde había escasez.

Puerto Argentino y sus alrededores se encontraban en un estado infernal. La limpieza la inició el 59.º Escuadrón Comando Independiente y después la pasó a la 3.ª Brigada de Comandos. El aeródromo y los edificios tuvieron que ser limpiados de trampas y municiones, y la pista fue reparada para que los aviones Hercules de la RAF aterrizasen en ella. Este último trabajo lo realizó el cabo "Ginge" Ford.

El fuego de los cañones navales dirigido sobre la ciudad, al final de la guerra, había destruido el tejado de la estación de bombeo de agua, cuyas válvulas, filtros y tubos se congelaron y se rompieron. El espantoso mal tiempo había derrotado a los ingenieros civiles, pero el cabo Iles y su pelotón sólo tardaron 24 horas en reconstruir los muros y el tejado. Las tuberías fueron descongeladas con improvisados calentadores por la Sección 3.

El teniente Jon Mullin se encargó del problema de los campos de minas del 59.º Escuadrón. Quería que, cuando abandonase las islas, estuviese registrada con precisión la localización y límites de todos los campos de minas y acordonados todos los perímetros. En primer lugar había que hacer mapas precisos de los campos. Se consiguió ayuda de los zapadores argentinos que habían colocado los campos de minas y se descubrió que había bastante documentación sobre algunos de ellos, pero la de otros era inexistente: en los últimos días de la guerra, las minas se arrojaron literalmente al tuntún y no se indicaron en los mapas. Mullin estudió un panfleto argentino sobre minado que se halló en Bluff Cove e interrogó a los prisioneros a fin de comprender la teoría en que se basaban para colocar las minas. Descubrió que utilizaban estacas y cuerda, ésta última colocada a intervalos con anillas de metal que indicaban la situación de cada mina. Desgraciadamente, la cuerda de cada minador era distinta. Sin embargo, una vez cotejados los gráficos argentinos con los mapas británicos y después de que un zapador argentino confirmase las posiciones de los campos de minas, resultó un cuadro de situación bastante preciso.

La tarde antes de su repatriación, un teniente argentino indicó la posición de una gran mina de alcantarilla bajo la carretera de Puerto Argentino, cuyo cable detonador se deslizaba hasta la colina. Al excavar al día siguiente, se descubrió que la carga principal, de dos bombas de aviación, había sido cubierta con dos minas contracarro C3B y espoletas de cinco kilos de presión colocadas sobre trilita. Los argentinos, y después los británicos, habían caminado y conducido sobre aquella mortal bomba, que no había conseguido explosionar únicamente a causa de la congelación del terreno.

Los últimos campos de minas sospechosos fueron delimitados simplemente al volar en helicóptero sobre el terreno en busca de las estacas de los minadores. Cayó la nieve y el 8 de julio los prisioneros de guerra argentinos marcharon a casa. No se podía distinguir las marcas de los campos de minas y hubo que detener la mayor parte de los trabajos.

El cuerpo principal del 9.º Escuadrón Paracaidista salió de las Malvinas el 17 de julio y el último hombre en hacerlo, el teniente Jon Mullin, partió el día 30. La vuelta a casa fue un gran alivio para todos.

En el otoño de 1982, el escuadrón fue enviado en emergencia a Belice, donde le esperaba un enorme programa de trabajos de ingeniería. Mientras tanto, en las Malvinas, continuaba el trabajo de los zapadores. El comandante Chris Davies recuerda:

"Me sentía aliviado porque todo lo que teníamos que hacer en la guerra era combatir. Para los escuadrones de zapadores que nos siguieron, la consecución de la paz fue mucho más dura. La guerra requiere alguna habilidad y grandes cantidades de coraje. La paz exige habilidad... en grandes dosis."

Entumecidos por el frío y con una potencial bomba sobre sus cabezas, los tripulantes de Zeppelin partieron para devastar Londres.

Era el peor desastre acontecido en Londres desde el Gran Incendio de 1666. Toda la zona al norte de St Paul estaba en llamas; fuegos aislados, avivados por el viento, se combinaban en una gigantesca llamarada que se extendía por los almacenes textiles y provocaba pérdidas de más de medio millón de libras. Aquella tormenta de fuego había empezado la noche del 8 de setiembre de 1915 a causa de las bombas incendiarias lanzadas por un solo dirigible de la Armada Imperial alemana: el Zeppelin *L13*, mandado por el *kapitänleutnant* Heinrich Mathy. Sólo en esta incursión, Mathy causó la sexta parte total de daños infligidos a Gran Bretaña durante todos los ataques aéreos de la Primera Guerra Mundial. Un año después, la noche del 1 de octubre de 1916, Heinrich Mathy estaba de nuevo en ruta hacia Londres, a alta cota sobre el mar del Norte en uno de los nuevos "super-Zeppelines" de la Armada: el *L31*.

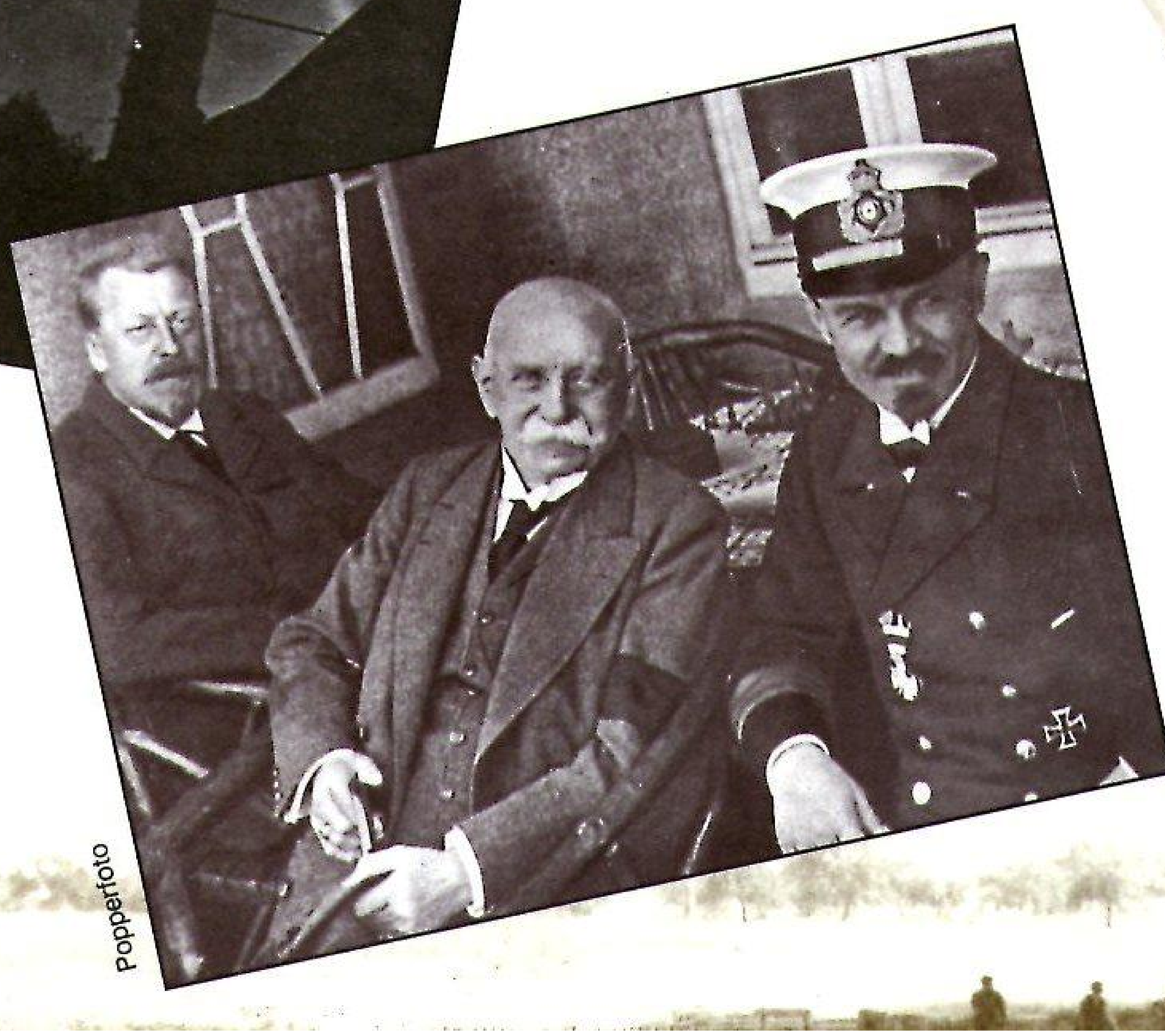
Éste era muy distinto de los primeros dirigibles, como el *L3*, con el que comandantes veteranos como Mathy habían aprendido su trabajo. Durante los dos primeros meses de la guerra, el *L3* había llevado a cabo en solitario las operaciones aéreas de la Armada alemana, numerosas patrullas de reconocimiento en aguas costeras y en la ensenada alemana. En febrero de 1915, al *L3* se habían sumado 10 dirigibles más del mismo tipo, construidos en un tiempo récord por la compañía Zeppelin en su fábrica de Friedrichshafen y en dos nuevos cobertizos en Löwenthal y Potsdam. La Armada alemana estaba también necesitada de nuevos dirigibles.



Robert Hunt Library/IWM



Robert Hunt Library/IWM

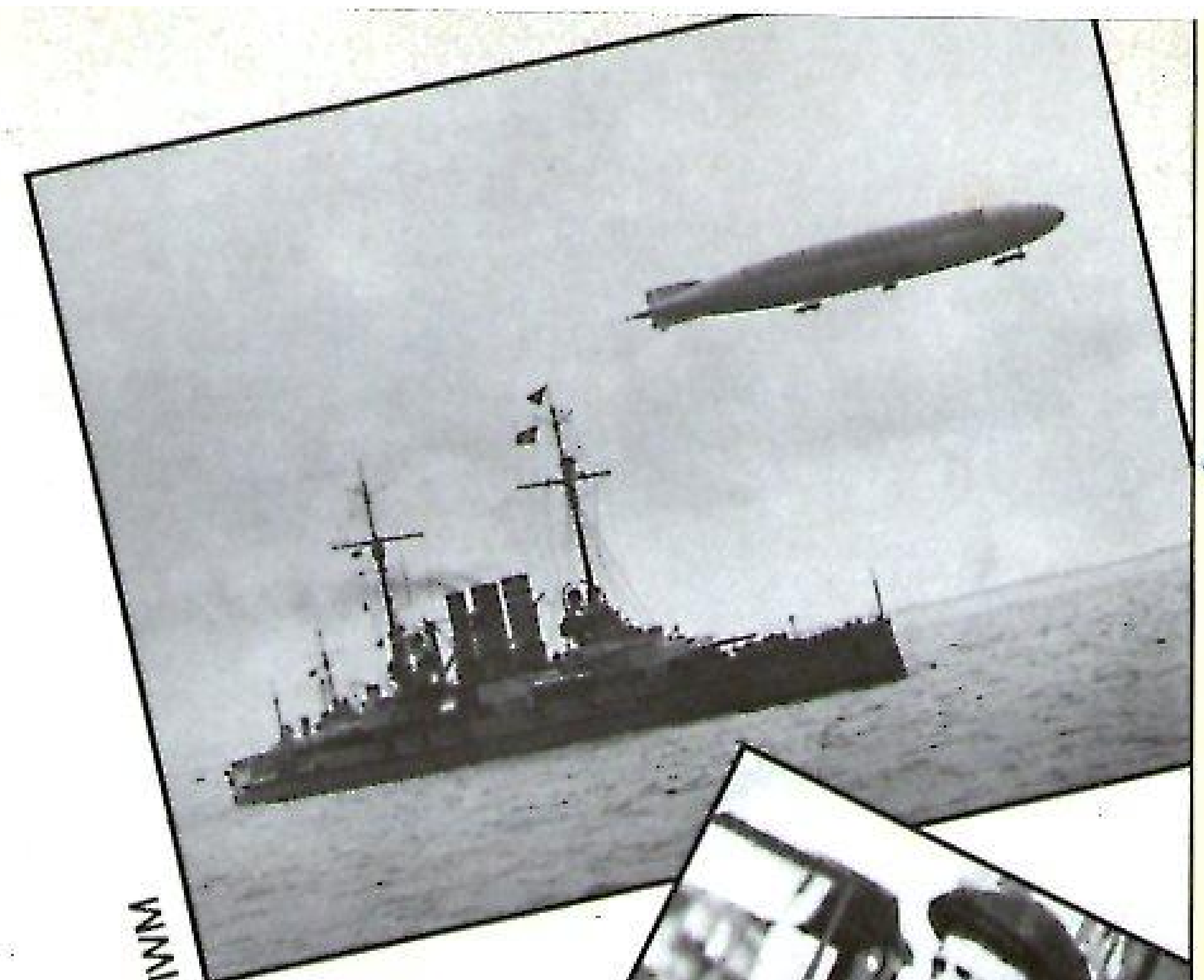


Popperfoto

Arriba: Mayo de 1915, la primera incursión con Zeppelin sobre Londres. Derecha: Los pioneros del desarrollo del Zeppelin, el Dr. Hugo Eckener (izquierda) y el conde Zeppelin (centro), fotografiados con Peter Strasser, cabeza de la División Aeronaval. Extremo derecha: El gigantesco *L53*, que atacó Inglaterra en 1917 pero fue derribado junto a las costas holandesas en agosto de 1918.

El 14 de abril de 1915, tras varias misiones fallidas de otros Zeppelin, el dirigible de la Armada *L9*, mandado por Heinrich Mathy, partió para atacar Inglaterra. Armado con diez bombas de 50 kilos y 40 incendiarias, el *L9* había estado ocupado inicialmente en una patrulla de reconocimiento junto a las islas Friesian pero, tras volar todo el día sin avisar ningún buque de guerra británico, Mathy obtuvo permiso para llevar a cabo una incursión sobre un objetivo costero británico antes de volver a la base. El blanco seleccionado por Mathy era el complejo de astilleros de Tynemouth. Sin embargo, hubo un desprendimiento de tierras en Blyth, unos kilómetros más al norte de la costa de Northumberland, y el comandante del *L9* confundió el río Wansbeck con el Tyne. Aunque la mayoría de sus bombas cayeron inofensivamente en campo abierto, Mathy estaba convencido de que había infligido serios daños a los astilleros del Tyne y se dirigió de vuelta a casa.

En mayo de 1915, la Armada recibió el *L10*, el primero de los diez nuevos Zeppelin modificados. Tenían 163 m de largo, estaban propulsados por motores Maybach de 210 hp y podían volar hasta la costa occidental británica con dos toneladas de bombas a bordo. Desde entonces, mientras los tipos



IWM



Popperfoto

Arriba: Noticias periodísticas sobre otra incursión de los zeppelines.



ZEPPELIN



TÁCTICAS DE ZEPPELIN

Tal fue el peso de la propaganda en torno a las incursiones aéreas sobre Gran Bretaña que es por este tipo de operaciones por el que se recuerda a los Zeppelin. Sin embargo, durante toda la guerra, la principal función de la División Aeronaval, cuya insignia se muestra arriba, era el reconocimiento. Capaz de permanecer en el aire durante 100 horas, con un alcance máximo de 4 800 km, los dirigibles alemanes podrían haber asolado los convoyes aliados en el Atlántico Norte si se hubiesen utilizado en conjunción con los submarinos. Las técnicas requeridas para este tipo de operaciones se probaron el 19 de agosto de 1916, cuando los dirigibles navales llevaron a cabo reconocimiento de largo alcance en apoyo de los buques de guerra alemanes que operaban en el Mar del Norte (arriba, izquierda). Las tácticas de los zeppelines sobre las islas británicas implicaban normalmente un ascenso hasta una altura donde el dirigible podía aprovechar los vientos orientales favorables mientras cruzaba la línea costera. Los zeppelines sólo podían volar con buen tiempo y de noche, siempre y cuando no hubiese luna. Los motores se desconectaban cuando el dirigible se acercaba a la zona del objetivo, con lo que resultaba virtualmente imposible detectarlo desde tierra a menos que se le iluminase con proyectores. Durante las primeras fases de la campaña con zeppelines, las defensas aereas británicas eran tan reducidas que los dirigibles se movían con entera libertad, pero la instalación de baterías antiaéreas y la asignación de varios escuadrones del Cuerpo Real de Vuelo y el Servicio Real Aeronaval para realizar vuelos nocturnos, hizo a los dirigibles alemanes muy vulnerables.

más anticuados quedaban relegados a misiones de apoyo de la flota, los nuevos Zeppelin se encargarían de las incursiones sobre Inglaterra. Sin embargo, su llegada se produjo demasiado tarde para el primer golpe de la Armada alemana sobre Londres. El Ejército alemán también empezó a recibir los nuevos dirigibles (se designaban con el prefijo LZ) y llevó a cabo una serie de ataques de pruebas sobre Southend, Ramsgate y Bury St Edmunds. Después, la noche del 31 de mayo, el dirigible del Ejército *Luftschiff Zeppelin* (LZ) 38 voló hasta Londres y soltó 1 350 kg de bombas sobre el sector noreste de la capital, matando a siete personas y causando daños de hasta 18 000 libras. La noche del 6 de junio, Mathy atacó Hull con su *L9*. Se soltaron diez bombas explosivas y 50 incendiarias sobre la ciudad, con un saldo de numerosos incendios y daños de hasta 45 000 libras esterlinas.

Mientras Mathy volvía a casa tras su fructífero ataque, el *LZ37* tuvo problemas. Mientras navegaba sobre Ostende, en Bélgica, después de no haber podido llegar a Londres, fue avistado por el alférez de patrulla R.A.J. Warnefold, que pilotaba un Morane Parasol. Warnefold acechó al *LZ37* y se colocó directamente encima del mismo. Tras apuntar con cuidado, soltó sus bombas, que atravesaron pesadamente la envoltura del Zeppelin. Éste estalló en llamas y se estrelló cerca de Ghent, muriendo todos sus tripulantes excepto un hombre.



IWM

Arriba: El *kapitänleutnant* Heinrich Mathy. Abajo: El *L13* de Heinrich Mathy, la aeronave que mandó antes de la llegada de los nuevos super-zeppelines en mayo de 1916. El *L13* era uno de los 10 zeppelines Tipo P y había sido entregado el 25 de julio de 1915. Las aeronaves Tipo P eran impulsadas por cuatro motores de émbolos refrigerados por agua y de seis cilindros Maybach CX de 210 hp y tenían una velocidad máxima de 95 km/h. Con un techo de vuelo de 4 000 m, podían operar a distancias de 2 137 km. Los zeppelines Tipo P tenían 163,60 m de longitud y 19,60 m de diámetro y su envoltura contenía 1 126 540 pies cúbicos de gas inflamable. El armamento se componía de dos ametralladoras Maxim de 7,92 mm.

mandado normalmente por el *oberleutnant zur see* Klaus Hirsch, veterano de las primeras patrullas de reconocimiento sobre el mar del Norte. Hirsch estaba a bordo cuando el dirigible partió para una misión similar el 3 de setiembre. En el camino de vuelta a Nordholz, el *L10* explosionó cerca de la isla de Neuwerk y se estrelló; murieron 19 de sus tripulantes.

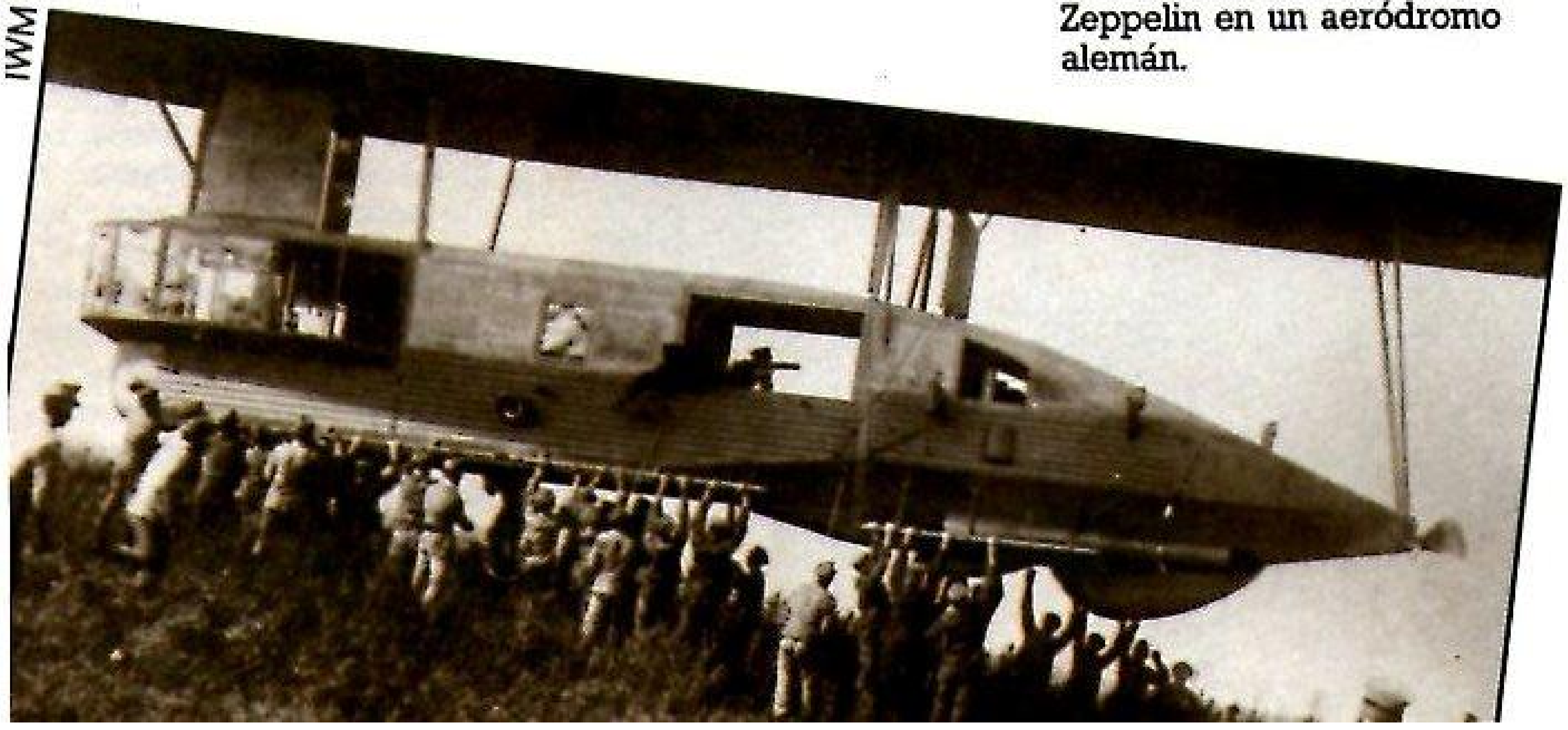
Hirsch fue la primera baja entre los famosos comandantes de la División Aeronaval. Formaba parte de un grupo selecto de hombres que, bajo la dirección del indómito *korvettenkapitän* Peter Strasser, fue pionero de los Zeppelin como instrumento de guerra. Sus nombres fueron símbolos patrióticos en Alemania y podían haber sido sacados de una lista de la nobleza alemana: Horst von Buttlar-Brandenfels, Hans Fritz, Magnus von Blaten-Hallermund, Werner Peterson, Alois Böcker, Joachim Breithaupt, Odo Loewe, Max Dietrich, Helmut Beelitz... y Heinrich Mathy.

Los dirigibles del Ejército entraron en acción a comienzos de setiembre de 1915 en el ataque a Milwall, Greenwich y los muelles de Wolwich. Después llegó la devastadora incursión de Heinrich Mathy del 8 de setiembre, cuyo éxito eclipsó las operaciones anteriores. Al triunfo de Mathy siguió una incursión el 13 de octubre que, aunque infligió menos daños materiales, fue el ataque más devastador de la guerra respecto a pérdidas humanas. Tomaron parte cinco aeronaves: el *L13* de Mathy, en compañía del *L16* desde La Haya y los *L11*, *L14* y el *L15* desde Nordholz. El *L11* lanzó sus bombas poco después de cruzar la costa y causó pocos daños, pero los otros siguieron hasta Londres y sus muelles, donde mataron a 71 personas e hirieron a otras 128. Fue la última incursión de dirigibles sobre Gran Bretaña en 1915.



A causa del limitado período de oscuridad del verano, no se realizó ninguna gran incursión con Zeppelin sobre objetivos británicos hasta el 9 de agosto, en que las bombas del *L9* mataron a 16 personas en Goole, Yorkshire. Otras cuatro aeronaves, los *L10*, *L11*, *L12* y *L13* partieron también aquella noche para atacar Londres, pero ninguna consiguió llegar hasta su objetivo. Otros cuatro dirigibles partieron el 17 de agosto; dos dieron la vuelta con problemas mecánicos y un tercero –el *L11*– lanzó su carga sobre Ashford y Faversham. Sin embargo, el cuarto dirigible consiguió con éxito alcanzar Londres y lanzar sus bombas sobre los suburbios del noreste, donde causó considerables daños y mató a 10 personas. Era el *L10*, y su comandante, el *oberleutnant zur see* Friedrich Wenke, se convirtió en el primer oficial naval que bombardeó la capital británica. El *L10* era

IWM



Abajo: Mientras el comandante grita las órdenes desde arriba, un grupo de personal de tierra manipula la góndola de un Zeppelin en un aeródromo alemán.

Cuando se reanudaron las operaciones, en enero de 1916, éstas fueron dirigidas contra objetivos repartidos a lo largo de toda Gran Bretaña. La primera incursión del año, el 31 de enero, la realizaron contra Liverpool nueve dirigibles navales. Uno de ellos, el *L19*, tuvo problemas con los motores y cayó en el mar del Norte. La tripulación escapó, pero el pesquero británico *King Stephen* se negó a recogerlos por temor a que los alemanes tomasen el barco. Por ello, toda la tripulación del Zeppelin se ahogó junto con su comandante, Odo Loewe. Edimburgo fue bombardeada por primera vez la noche del 2 de abril por el *L14* y se quemó una cantidad de *whisky* por valor de 44 000 libras esterlinas al incendiarse un almacén.

En mayo de 1916, la División Aeronaval recibió el primero de los nuevos super-Zeppelin, el *L30*. Junto a sus naves gemelas, constituyó la punta de lanza de una nueva ofensiva aérea contra Gran Bretaña, en julio de 1916. Con 18 dirigibles a su disposición, Strasser pudo planear las incursiones desde una posición de fuerza moderada que quedó demostrada el 24 de agosto, cuando 13 dirigibles partieron para atacar el

sur de Inglaterra. La fuerza de ataque incluía dos Schutte-Lanz, el *SL8* y el *SL9*. Utilizados por el Ejército, los dirigibles Schutte-Lanz eran casi del mismo tamaño que los Zeppelin, pero sus cascos estaban construidos con madera contrachapada, en lugar de aluminio. La firma Schutte-Lanz fue absorbida por la Luftschiffbau Zeppelin (Compañía de Dirigibles Zeppelin) al estallar la guerra, pero las naves conservaban la denomimacuón SL. En esta incursión, sólo Heinrich Mathy llegó a Londres con su *L31*.

El 2 de setiembre, la mayor fuerza de dirigibles reunida durante toda la guerra puso rumbo a Inglaterra. Iban 11 aeronaves de la Armada y cinco del Ejército. Mientras volaban sobre el mar, sus tripulantes no podían saber que su misión marcaría el final del sueño tan acariciado por Peter Strasser y partidarios de los dirigibles: someter Inglaterra bajo el fuego de los Zeppelin.

Dos de los atacantes –el *L17* y el *LZ97*– sufrieron el mal tiempo y tuvieron que volver. Las restantes aeronaves del Ejército cruzaron la costa inglesa en diversos puntos por delante de las de la Armada; el *LZ90* lanzó sus bombas sobre Norfolk antes de dirigirse al mar, mientras que el *LZ98* y el *SL11* se acercaron a Londres por el sur y por el norte, respectivamente. Al volar sobre los suburbios del norte de la capital, el comandante del *SL11, el hauptmann* Wilhelm Schramm, lanzó sus bombas sobre lugares que conoció muy bien de joven: Londres fue su lugar de





nacimiento. Poco antes de que el *SL11* lanzase su carga, fue avistado por el teniente William Leefe Robinson y los alféreces J.I. Mackay y B.H. Hunt, del 39.º Escuadrón (de Defensa Nacional) del Real Cuerpo de Vuelo (RFC). Los tres pilotos se lanzaron hacia la aeronave, y Leefe Robinson fue el primero en llegar a ella. Desde una distancia de 25 m vació dos tambores de munición explosiva contra la envoltura plateada. A lo lejos, los tripulantes de los dirigibles de la Armada que se dirigían hacia Londres vieron de pronto una ráfaga luminosa cruzar el cielo. Horrorizados, contemplaron cómo una gigantesca masa incandescente que antaño era el *SL11* descendía hacia el oscuro suelo. Los restos del *SL11* cayeron en Cuffley, donde fueron enterrados sus tripulantes con plenos honores militares. Aquello constituyó el final de la participación del Ejército alemán en las incursiones sobre Gran Bretaña.

La pérdida del *SL11*, aunque no impidió que la Armada efectuase más ataques, sí persuadió a Strasser para que actuase con más precaución. Desde entonces, sólo los nuevos super-Zeppelines llevarían a cabo los ataques sobre Londres, agrupados en pequeñas cantidades. El 23 de noviembre, 12 Zeppelines de la armada –incluido el *L31* de Heinrich Mathy y el *L33* de Alois Böcker– partieron para atacar Londres y los condados del centro. El *L33*, dañado por el fuego antiaéreo y los ataques aéreos, aterrizó casi intacto en un campo cercano a West Mersea, en Essex. Böcker y sus 21 hombres fueron hechos prisio-



Abajo, izquierda: El interior de la cabina de control del *L59*, la aeronave que realizó el épico viaje de 6 700 km desde Bulgaria transportando suministros al general von Lettow-Vorbeck en el África Oriental alemana. Abajo: El puesto de ametralladora y vigilancia en la envoltura exterior de un dirigible alemán.

neros. Otro veterano, Werner Peterson, a bordo del *L32*, no tuvo tanta suerte. Su dirigible fue derribado y cayó en llamas cerca de Billericay, a manos del alférez Frederick Sowrey. Los 22 tripulantes perecieron. Heinrich Mathy, a bordo del *L31*, parecía seguir con su suerte. Bombardeó Londres y después escapó perseguido por un intenso fuego antiaéreo.

La noche del 1 de octubre de 1916, Mathy y el *L31* partieron integrados en una fuerza de 11 zeppelines. Las órdenes de Strasser para los comandantes de las aeronaves eran sencillas: "Atacar Londres si lo permiten las condiciones del tiempo". A las 21,00 horas, Mathy recaló en Lowestoft y desde allí se guió por la brújula hasta que pudo avistar la gran línea ferroviaria oriental que conducía a la capital a través de Chelmsford, en Essex. Fue entonces cuando cometió el mayor y último error de su distinguida carrera. En lugar de seguir la línea del ferrocarril directamente hasta Londres, lanzar sus bombas y escapar antes de que el RFC tuviese tiempo de interceptarle, se desvió hacia el noreste de la capital, posiblemente en un intento de evitar las defensas antiaéreas. Fue una maniobra que costó a Mathy unos minutos vitales. Mientras el 31 avanzaba hacia Londres desde el norte, cuatro pilotos del RFC despegaron para perseguirle. Uno de ellos era el alférez W.J. Tempest, que ascendió desde North Weald, cerca de Harlow, en Essex, en su biplano BE2C. Su informe de combate cuenta el resto de la historia:

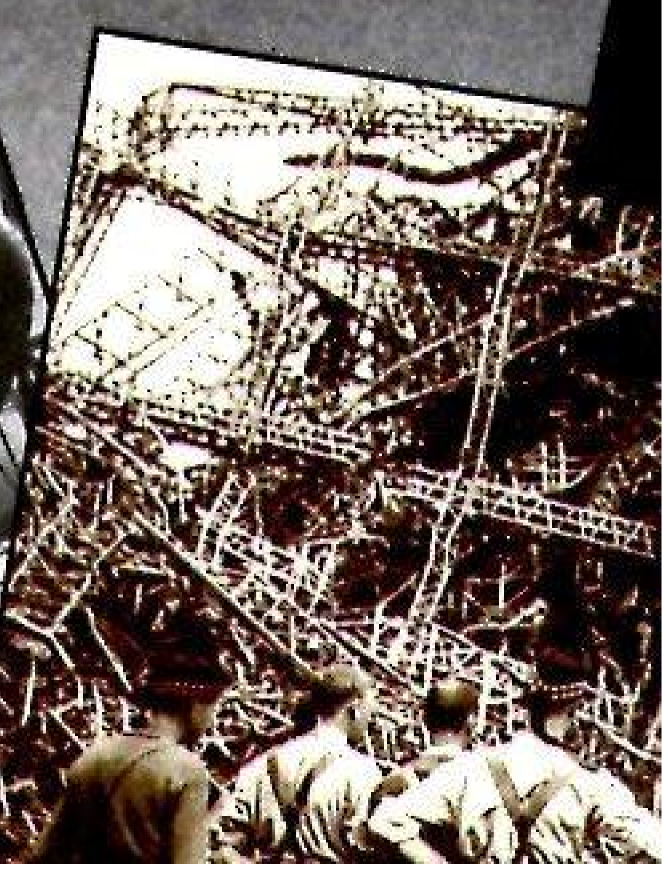
"Mientras subía el Zeppelin descubrí, aliviado, que me encontraba totalmente libre del fuego antiaéreo, pues los proyectiles más cercanos pasaban a unos cinco kilómetros de distancia. El Zeppelin estaba entonces a casi 3 800 m de altitud y subía rápidamente. Entonces empecé a acercarme a él, ya que, aunque yo tenía una ligera ventaja en velocidad,él subía como un cohete y me dejaba atrás. Por ello, aceleré a todo gas y me lancé derecho contra él mientras le disparaba. Le envié otras ráfagas cuando pasé por debajo suyo y después, mientras orientaba la ametralladora hacia arriba, me coloqué bajo su cola; en aquella posición, le envié todo el plomo que pude. Podía ver cómo salían del dirigible trazadoras en todas direcciones, pero iba demasiado pegado a él como para que me alcanzasen.

"Mientras disparaba, noté cómo su interior comenzaba a tornarse rojo, igual que una gigantesca lámpara china, y después surgió una gran llamarada por la parte delantera y me di cuenta de que estaba ardiendo. Siguió subiendo unos 60 m, se detuvo y entonces comenzó a caer rugiendo hacia mí, antes de que yo pudiese quitarme de su camino. Me lancé en picado como pude; el Zeppelin descendía detrás mio y yo esperaba en cualquier momento ser engullido por aquella masa de fuego. Puse el avión en barrena y conseguí virar lo suficiente para que el dirigible pasase por mi lado como si fuese una caldera. Enderecé el aparato y observé cómo el Zeppelin daba contra el suelo en medio de una lluvia de chispas."

Los restos del *L31* cayeron en un campo en Potter's Bar, cerca de Barnet, en la gran carretera del norte. A cierta distancia de las deformes y chamuscada cuadernas de aluminio, los aldeanos locales encontraron el cuerpo destrozado de un oficial alemán hundido en el suelo. El *kapitänleutnant* Heinrich Mathy había saltado de aquel infierno de hidrógeno en com-







Derecha: Retrato de dos de los grandes comandantes de zeppelines: Alois Böcker (izquierda) y Max Dietrich (derecha).

AVENTURA AFRICANA

En el otoño de 1917, en un intento de llevar los tan necesitados abastecimientos a la aislada guarnición del general von Lettow-Vorbeck en el África Oriental alemana, el Zeppelin de la armada *L59* fue modificado para aumentar su capacidad hasta dos millones y medio de pies cúbicos. En la mañana del 21 de noviembre de 1917, el *L59* despegó de Yambol, al este de Bulgaria, y cruzó el mar de Marmara. Dirigido por el *kapitänleutnant* Ludwig Bockholt, la aeronave había sido ampliamente renovada para permitir un mejor empleo de sus componentes por la sitiada guarnición. Los motores del zeppelin se utilizarían para la radio de la guarnición, la envoltura de algodón se aprovecharía para ropa, las vigas de metal se emplearían en la construcción de edificios y los andamios estaban forrados de cuero ideal para fabricar botas. Finalmente, "la nave africana" fue cargada con 13 preciosas toneladas de equipo médico y militar. Tras pasar por el este de Turquía, el *L59* empezó a cruzar el Mediterráneo la noche del 21 de noviembre. La tripulación luchó por mantener al dirigible en ruta contra una violenta tormenta y, a las pocas horas del día 22, el *L59* cruzó la costa de África y se dirigió tierra adentro a través del desierto del Sahara. A medianoche del 22 de noviembre, al sur de Khartoum, Bockholt recibió un mensaje por radio que le ordenaba volver a Yambol. El servicio de información alemán había creído el engaño tramado por los británicos y aceptó que la guarnición de von Lettow-Vorbeck estaba más allá de toda ayuda. El *L59* volvió a la base el 25 de noviembre tras cubrir 6 800 km y con suficiente combustible aún para otros 10 000 km. Aunque la misión de apoyo se puede considerar un fracaso, el épico viaje del *L59* constituyó el mayor logro de Zeppelin en tiempos de guerra. Además, supuso un anuncio del papel que desempeñarían los dirigibles en el desarrollo de los vuelos intercontinentales.

bustión para morir de un modo más rapido y limpio. Sus 18 tripulantes perecieron con él. Antes de terminar el año, otras dos aeronaves alemanas fueron destruidas sobre Inglaterra. Max Dietrich, quien, al igual que Mathy, parecía indestructible, fue derribado a bordo del *L34* el 29 de noviembre. La misma noche, el *L21*, dirigido por el *kapitänleutnant* Frankenburg, fue atacado y derribado, muriendo toda su tripulación.

La era de los ataques de los zeppelines a gran escala había terminado y, desde comienzos del 1917, la ofensiva contra el sur de Inglaterra pasó progresivamente a manos de bombarderos como el Gotha. Aun así las operaciones contra objetivos británicos más distantes siguieron a cargo de los zeppelines de la Armada. La mayoría de las incursiones las efectuó una nueva generación de dirigibles conocidos como los "trepadores". Tenían casi 200 m de largo y podían ascender a 6 000 m. Los zeppelines no habían conseguido someter Londres, pero la calidad de sus tripulaciones nunca se puso en duda. Entre enero de 1915 y agosto de 1918, los dirigibles alemanes realizaron un total de 51 incursiones sobre Gran Bretaña y lanzaron 196 toneladas de explosivos. Mataron a 557 personas e hirieron a 1 358, además de infligir daños por valor de hasta un millón y medio de libras esterlinas.

El último ataque de los dirigibles en la guerra tuvo lugar el 5 de agosto de 1918 y fue interceptado por aviones de la estación aérea de Great Yarmouth. El *L70* fue derribado por Egbert Cadbury, que pilotaba un DH4, y cayó envuelto en llamas al mar, muriendo sus 22 tripulantes.

Aunque los dirigibles no habían conseguido los objetivos de Strasser, infligir un duro golpe material y psicológico a Gran Bretaña, sus tripulantes aportaron sin embargo una significativa contribución al esfuerzo bélico alemán. A finales de 1916, la amenaza de los zeppelines había hecho que permaneciesen en las islas británicas 12 escuadrones del RFC y cientos de cañones y proyectores, en una época en que se necesitaba desesperadamente personal y equipo aliados en Francia.

Fotografía principal: el *L12* yace maltrecho en el mar, víctima de los cazas británicos. Abajo: Los comandantes de zeppelines Horst von Buttlar-Brandenfels (sentado) y von Schiller. Inferior: Los últimos momentos del *L34* de Max Dietrich captados por un fotógrafo aficionado en Hartlepool. Extremo inferior izquierdo: El *L42* y el *L63* en su cobertizo en Nordholz. Centro, abajo: Soldados británicos contemplan la masa de vigas que queda de un dirigible abatido.







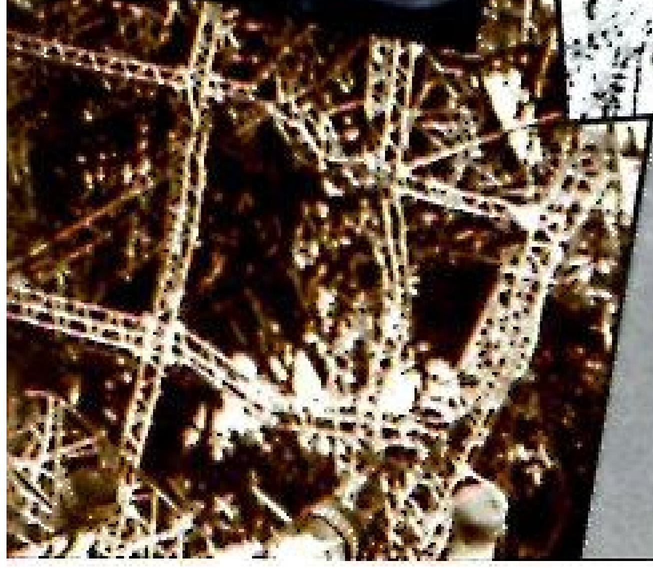
Kapitänleutnant* Joachim Breithaupt, comandante del Zeppelin *L15

Breithaupt lleva una chaqueta de oficial naval alemán con galones de bocamanga que indican el rango de *kapitänleutnant*, y una gorra de plato de oficial naval. Debajo de la chaqueta lleva un suéter de cuello alto (los tripulantes de los zeppelines tenían que soportar un frío intenso) y los pantalones de cuero de un traje para el mal tiempo. Polainas y botas de cuero completan el uniforme; luce la cinta de la Cruz de Hierro de 2.ª clase junto a la Cruz de Hierro de 1.ª clase.











LA 79.ª DIVISIÓN ACORAZADA

Formada en octubre de 1942, la 79.ª División Acorazada (cuya insignia se muestra arriba) fue reorganizada en marzo de 1943 y convertida en formación de asalto encargada con funciones altamente especializadas durante los desembarcos del Día D, en junio de 1944. Equipada con vehículos y armas especiales, el modo en que cambió la organización de la división durante el transcurso de la guerra la convirtió en una formación única. Cuando estaba en servicio activo, la 79.ª combatió en grupos dispersos, suministrando asistencia acorazada a las divisiones de organización convencional. Durante el desembarco de Normandía, la 79.ª luchó en una zona de 320 km de ancho y unos 240 km de profundidad. Sin embargo, en semejante campo de batalla, se necesitaba una sofisticada organización para asegurar la operación efectiva de un control centralizado, las comunicaciones, el reabastecimiento y los sistemas de mantenimiento. La 79.ª Acorazada se componía de cuatro elementos principales: una brigada acorazada equipada con carros de combate DD y dividida en tres regimientos de carros de combate; una brigada acorazada de ingenieros equipada con AVRE; una segunda brigada acorazada equipada con carros de combate con mayales mecánicos barreminas; y una brigada CDL. Tras el Día D, la división creció para incluir una brigada equipada con carros de combate Crocodrile con lanzallamas, otra brigada equipada con vehículos oruga anfibios de asalto "Búfalo" y un regimiento de vehículos blindados para transporte de tropas. Esta división consiguió un destacado palmarés de combate desde el Día D hasta el final de la guerra.





IWM



IWM

ARTILUGIOS DE HOBART

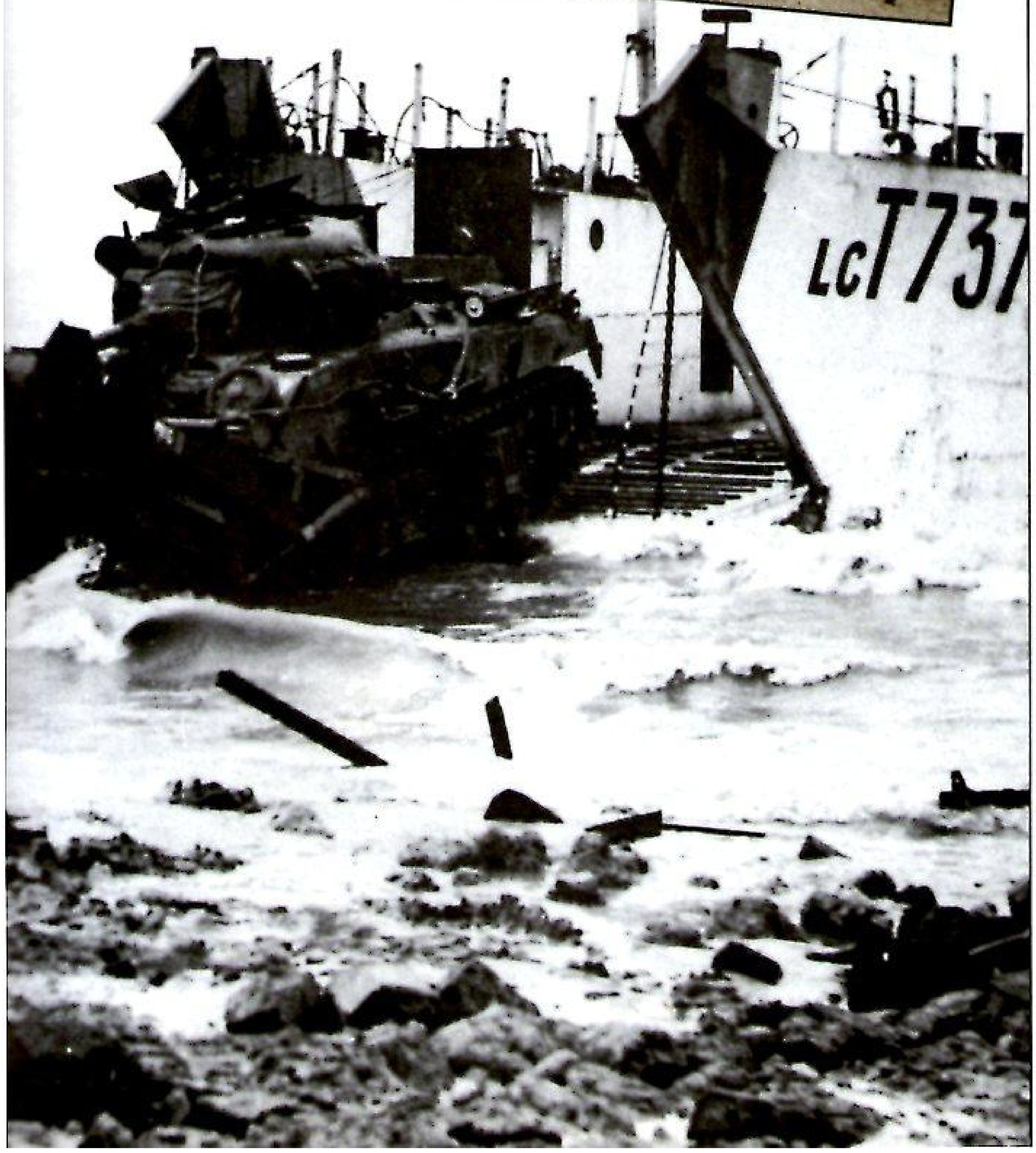
Durante los desembarcos de Normandía en junio de 1944, los extraños artilugios de la 79.ª División Acorazada se encargaron de abrir paso a través del formidable "Muro del Atlántico".

La mañana del 20 de agosto de 1942, un grupo de oficiales alemanes de alto rango miraba con satisfacción al mar delante de Dieppe, a las montañas de cadáveres y a los humeantes restos de carros Churchill que testimoniaban la destrucción de la 2.ª División Canadiense en la batalla del día anterior. Los Aliados habían organizado una incursión a gran escala en el puerto francés de Dieppe el 19 de agosto y había culminado en desastre. No se consiguió ninguno de los objetivos, y las bajas eran numerosas: unos 3 300 hombres, del total inicial de 5 000 de la fuerza canadiense, murieron, fueron heridos o hechos prisioneros, y los 30 carros que componían la "coraza pesada" del asalto yacían embarrancados en la playa o atrapados en los bloques de hormigón del paseo marítimo. A pesar de ser un humillante golpe para los Aliados, Dieppe constituyó una verdadera lección de gran valor militar, que fue asimilada y puesta en buena práctica dos años después, en Normandía.

El Sherman Crab (abajo y fotografía principal) fue utilizado por la 30.ª Brigada Acorazada de la 79.ª División Acorazada durante el desembarco de Normandía. Su mayal mecánico de 43 cadenas era impulsado por el motor principal y los cortacables estaban situados bajo los brazos del rotor. Arriba, izquierda: Un Sherman Duplex Drive (DD). La lona desplegada aumentaba el volumen del carro de combate y le permitían flotar. Extremo izquierda: Carros de combate Valentine MK III y MK VIII, en los que se probó por primera vez el sistema DD.



IWM



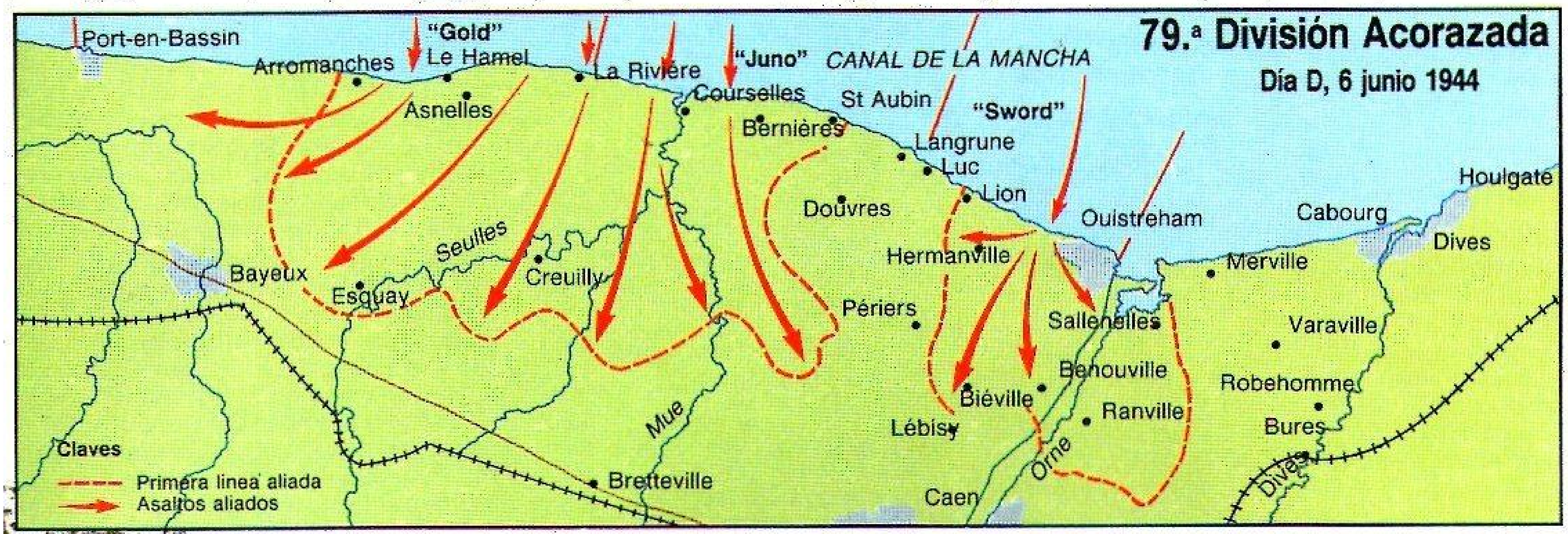
El Cuartel General de Operaciones Combinadas recopiló un informe basado en detallados análisis sobre la incursión de Dieppe, y una de las principales deducciones fue la necesidad de un buen fuego de apoyo "durante las fases críticas del ataque". Dieppe puso de relieve la incapacidad del carro de combate convencional para cubrir esta necesidad; para un asalto sobre una costa fortificada se necesitaría una nueva gama de vehículos acorazados. Éstos tendrían que ser capaces de proteger a los hombres y equipos cuyo trabajo consistiese en abrir un camino a través de las defensas del enemigo. La integración de las cualidades especiales de los ingenieros con la de los carristas exigía la creación de una nueva formación, para ello se constituyó la 79.ª División Acorazada. Bajo el mando de un heterodoxo entusiasta de los carros, el general de división Percy Hobart, la 79.ª acababa de ser formada y se encontraba por entonces en plena fase de entrenamiento para primera línea. Hobart fue llamado al Ministerio de Guerra en marzo de 1943, donde el Jefe de Estado Mayor General Imperial, el general sir Alan Brooke, le encargó la transformación de esta división para su nuevo trabajo.

Cuando no funcionaba su mayal, el Crab podía disparar su armamento principal y operar en su papel convencional.

Hobart empezó por transformar a la 79.ª División Acorazada con su característico entusiasmo, y puso en práctica un programa de rápida expansión. Además de las unidades especializadas existentes que se incorporaban a la división, también se enviaron unidades acorazadas a la 79.ª para su entrenamiento en el empleo de los carros anfibios, incluidos tres batallones acorazados del Ejército norteamericano.

En el período previo al desembarco de Normandía, la 79.ª desplegó la mayoría de sus recursos en el desarrollo de cuatro vehículos acorazados de combate altamente especializados, conocidos popularmente como *"funnies"*. Se trataba del carro DD, el Crab, el AVRE y el CDL. El DD (por transmisión doble) era el mejor de una serie de diseños ordenados por la oficina de guerra para un carro anfibio. Era una modificación de un Sherman convencional que podía arriarse al agua desde un buque nodriza a 5 000 m de la costa y "nadar" hasta la orilla. Una ventaja más del diseño DD era su lona plegable que lo rodeaba y lo ocultaba de las vistas de los defensores alemanes, que lo confundirían con pequeños botes abiertos y considerarían que no merecía la pena disparar sobre ellos. En el Día D, los carros DD casi doblaban en número a los medios pesados que desembarcaron en las playas británicas.

Una vez en tierra, entraban en acción los barreminas Crab. Las playas de Normandía estaban extensamente minadas y cualquier intento de limpiarlas chocaba con un fuego devastador de las defensas alemanas. La solución era el barreminas acorazado Crab que, al igual que el sistema DD, estaba basado en el carro Sherman. Mediante un torno mecánico instalado en la parte delantera del vehículo y diver-


79.ª División Acorazada
Día D, 6 junio 1944
"Gold"
"Juno"
"Sword"
CANAL DE LA MANCHA
Port-en-Bassin
Arromanches
Le Hamel
Asnelles
La Rivière
Courselles
Bernières
St Aubin
Langrune
Luc
Lion
Ouistreham
Cabourg
Houlgate
Dives
Merville
Varaville
Robehomme
Bures
Douvres
Hermanville
Périers
Sallenelles
Bénouville
Biéville
Ranville
Lébisy
Caen
Orne
Dives
Bayeux
Esquay
Seulles
Creuilly
Mue
Bretteville
Claves
Primera línea aliada
Asaltos aliados


IWM
IWM
IWM

sas cadenas que actuaban como mayales barreminas, el Crab podía abrir una senda desminada delante suyo mientras avanzaba y disparar su armamento principal como cualquier otro carro.

Tras salir de los campos de minas, los AVRE tenían que sortear los obstáculos y defensas del campo de batalla. Eran carros Churchill cuyo cañón principal había sido sustituido por un mortero de espita de 12 pulgadas (304 mm). Bautizados "petardo" y a veces la "papelera voladora", el AVRE era capaz de lanzar estas cargas de alto explosivo a distancias de 80 m. Las "papeleras" podían abrir brechas en los muros y emplazamientos de hormigón, y su espectacular efecto estimulaba a veces a los jefes de ingenieros en los carros a ampliar su trabajo y cargar en la función de asalto. Además, los AVRE llevaban o remolcaban una gama de artilugios para combatir determinados problemas en el campo de batalla. Los muros marítimos se podían sortear con puentes SBG; las zanjas contracarro se llenaban con haces de ramas transportados sobre el carro; y los AVRE "de alfombrado" tendían una pista continua para que los vehículos pesados pudiesen atravesar terreno blando.

Sobre las actividades de la 79.ª División Acorazada se imponía un vigoroso silencio, en especial con respecto a los carros CDL. Con la falsa denominación de proyectos de Defensa del Canal para despistar, los CDL eran en realidad carros Matilda y Grant equipados con torres especiales que contenían un arco lumínico de gran intensidad. Era capaz de alumbrar un frente de 350 m a una distancia de 1 000 m. Se realizaron muchos trabajos para desarrollar el CDL, pero finalmente se decidió no enviarlo al desembarco de Normandía. Se utilizarían, sin embargo, con buenos resultados en la guerra, sobre todo en el cruce del Rin en marzo de 1945.

En la primavera de 1944, la 79.ª era ya una formación de combate y las pruebas realizadas para los comandantes aliados –incluidos el mariscal de campo Bernard Law Montgomery y el general Dwight D. Eisenhower– impresionaban invariablemente de forma positiva acerca del potencial de la división. Hobart subrayaba a sus oficiales y hombres la función clave que desempeñarían en la futura batalla; si no conseguían eliminar las defensas alemanas, la infantería aliada no podría salir de las playas y quedaría en una desesperada posición frente a los inevitables contrataques enemigos.

El asalto aliado se efectuaría sobre un frente de 720 km, con cinco divisiones que desembarcarían entre Varreville y Ouistreham. A lo largo de esta parte del "Muro del Atlántico", los alemanes habían construido un fuerte sistema de posiciones defensivas, con cañones de todos los calibres protegidos dentro de emplazamientos de hormigón. Además, había zanjas y muros contracarro, campos de minas, redes de alambre de espino y obstáculos de playa dotados con minas Teller. Los obstáculos naturales, como los acantilados, habían sido fortificados y los más utilizados fueron los muros marítimos dentro del sistema general de defensa costera. El plan aliado estaba lleno de peligros, pero Eisenhower, el comandante supremo, tenía ventajas principales: la supremacía aérea y el elemento sorpresa del propio desembarco. A las oleadas iniciales de la invasión asignó un gran número de carros cuya misión era

El fracaso sufrido durante la incursión de Dieppe resaltó la necesidad de vehículos fuertemente armados capaces de apoyar a los ingenieros de asalto encargados de romper las densas defensas enemigas. Por ello, durante el Día D, se utilizaron carros Churchill Mk IV convertidos en vehículos acorazados de los Ingenieros Reales (AVRE). Izquierda: Armado con un mortero de espita en lugar del cañón de seis libras del Churchill, un AVRE de la 1.ª Brigada de Asalto de la 79.ª División Acorazada avanza a través de una aldea normanda. Extremo izquierda, arriba: Un Churchill AVRE desarmado, equipado con un sistema de desminado Bullshorn Plough. Extremo izquierda, abajo: El vehículo portarrampa acorazado (ARK) Mk II. Este vehículo utilizaba el casco de Churchill coronado con rampas que se abatían por ambos extremos. Tras situar el ARK contra el obstáculo, se bajaban las rampas y los demás vehículos pasaban por encima. Derecha: Junto al mariscal de campo Montgomery y otros oficiales, el mayor general Percy Hobart (a la izquierda de la fotografía) examina los restos de un cohete V-2.

IWM

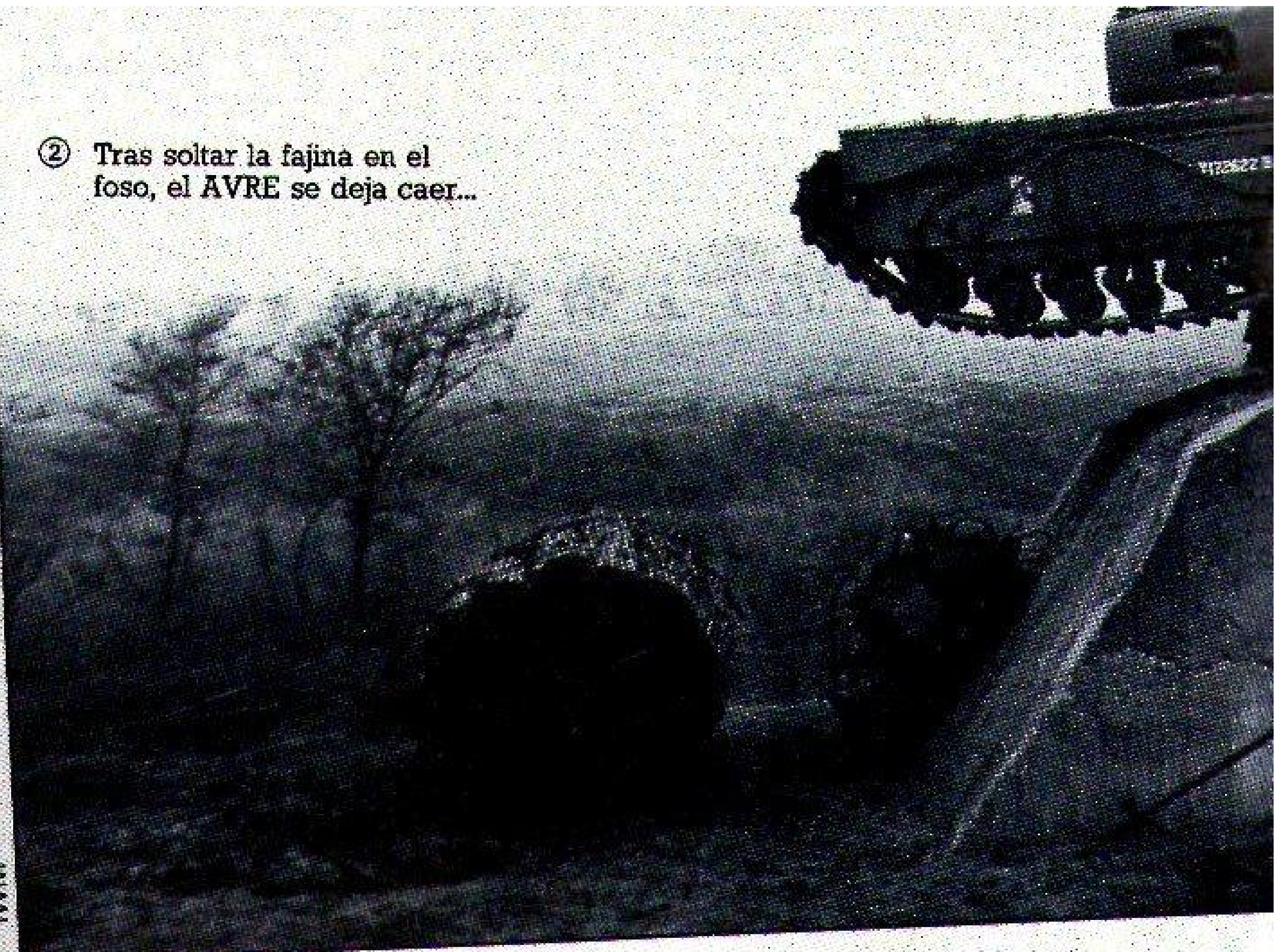


EL GENERAL REBELDE

Nacido en 1885, el joven Percy Hobart se unió a los Ingenieros Reales en 1904. En 1906 se le envió a la India y sirvió con el 1.º de Zapadores y Minadores. Sin embargo, el estallido de la guerra en 1914 trajo a Hobart de vuelta a Europa. Sirvió en el Frente Occidental como mayor y ganó la Cruz Militar durante las batallas de Neuve Chapelle y Cerro Aubers en 1915. Hobart entró en el Real Cuerpo de Carros de Combate como teniente coronel en 1923 y siempre estuvo atento al desarrollo técnico en el período entre guerras. Sus observaciones le convencieron de que el carro de combate tenía un enorme potencial en cualquier campo de batalla futuro. Por ello, Hobart empezó a insistir dentro de las esferas militares sobre la capacidad del carro de combate para transformar la guerra moderna. Tras recibir el mando de la 1.ª Brigada de Carros de Combate en 1943, el coronel Hobart desarrolló esta formación en líneas similares a las empleadas por la divisiones *panzer* en Alemania. Sin embargo, sus métodos le atrajeron una gran hostilidad y en 1938, el mayor general Hobart fue transferido a Egipto. Sin desanimarse, constituyó un instrumento vital en la creación de la 7.ª División Acorazada, que después se hizo famosa como las Ratas del Desierto. Aun sin convencerse de sus métodos, el Ejército lo envió de vuelta a casa y obligó a Hobart al retiro voluntario en 1940. Hobart se convirtió en cabo en la Guardia Nacional, languideciendo allí hasta que la intervención personal de Winston Churchill lo trajo de vuelta al mando para entrenar la recién formada 11.ª División Acorazada. En otoño de 1942, el mayor general Hobart fue transferido a la 79.ª División Acorazada haciéndosele responsable del entrenamiento de la unidad para prepararse para el desembarco de Normandía. Tras el Día D, Hobart mandó la división durante el resto de la guerra, retirándose del Ejército en 1946. El general Hobart murió ese mismo año.

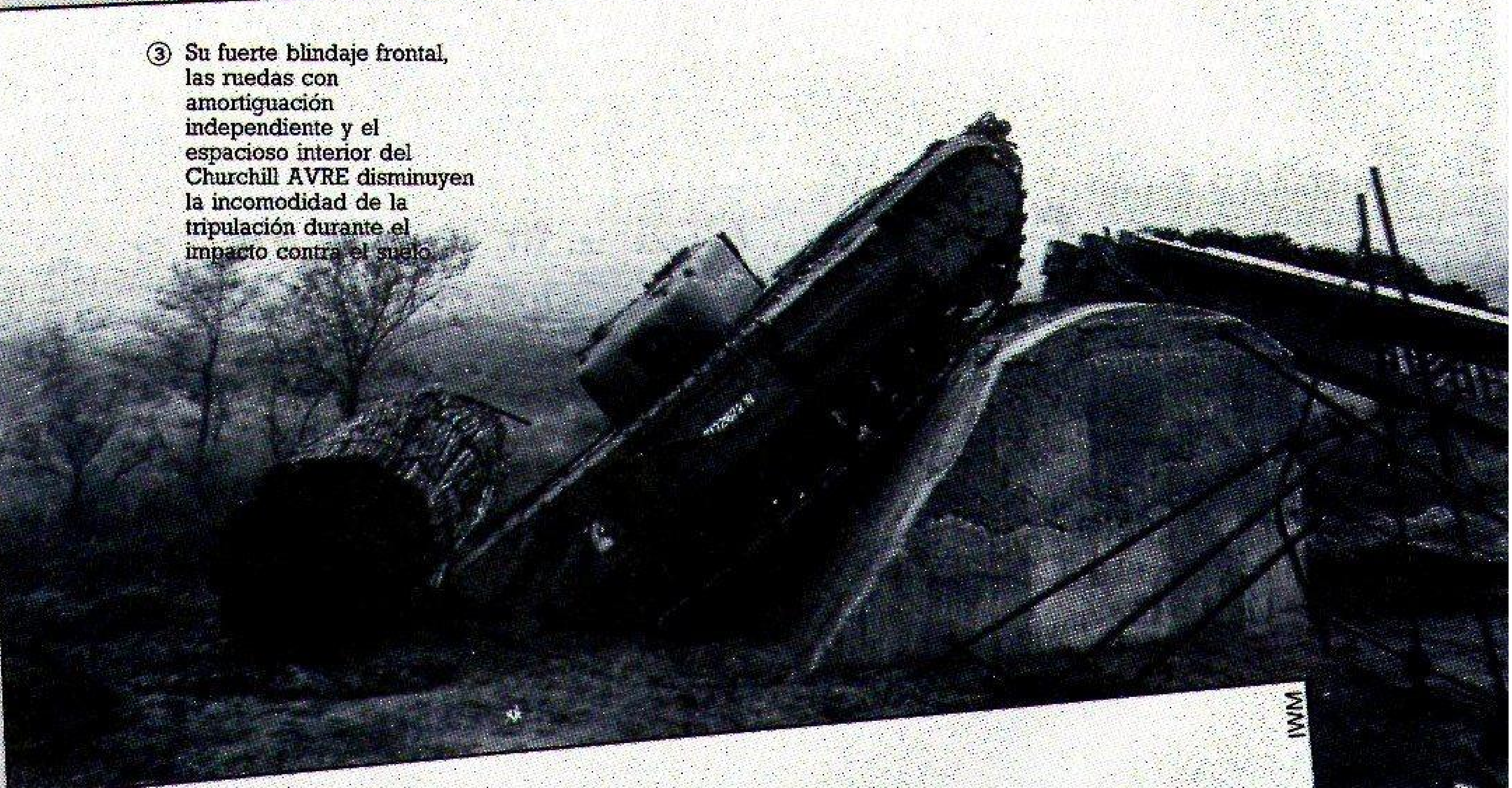
eliminar las defensas en las primeras horas. La función de punta de lanza se otorgó a los carros DD y a los LCT que llevaban el armamento especializado de la 79.ª División Acorazada. Las tres divisiones del sector británico tenían equipos de asalto especiales suministrados por la 79.ª, bajo el mando del lugarteniente de Hobart, el general de brigada Nigel Duncan.

Para la 79.ª División Acorazada, la batalla por las playas de Normandía consistió en pequeñas acciones aisladas por los grupos de asalto individuales. Cada grupo encontró diversos grados de resistencia, pero todos ellos tuvieron que luchar activamente por abrir una senda a través de las posiciones alemanas. Los hombres de la 79.ª estuvieron entre los primeros que llegaron a la playa, y un tema común en todas las conversaciones referentes al Día D fue el alivio sentido por la infantería cuando, al llegar a la costa, vio cómo los grupos de asalto abrían sendas a través de los campos de minas y destruían los emplazamientos de cañones alemanes. Cada vez que la infantería aliada quedaba inmovilizada o incapacitada para su-



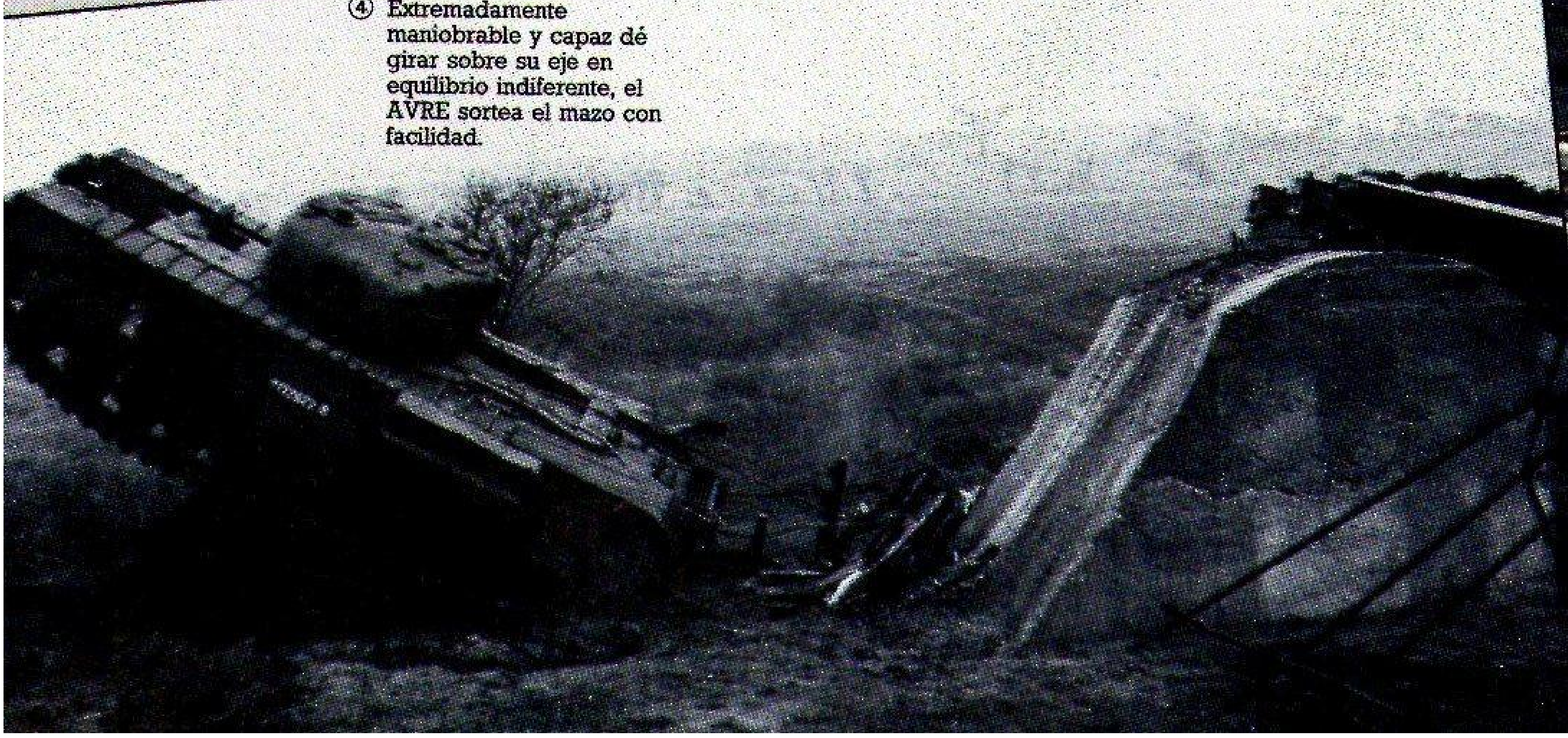
② Tras soltar la fajina en el foso, el AVRE se deja caer...

IWM



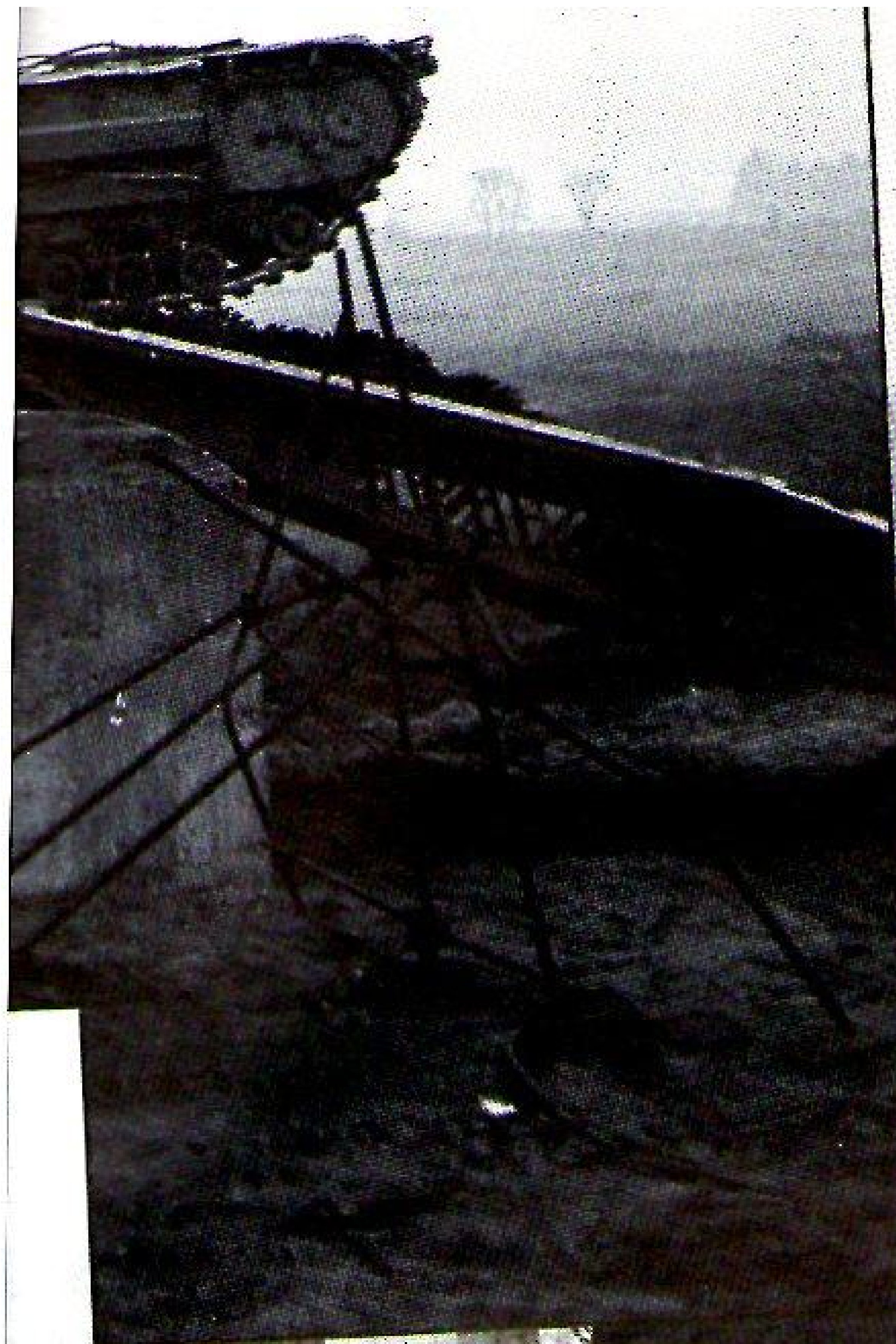
③ Su fuerte blindaje frontal, las ruedas con amortiguación independiente y el espacioso interior del Churchill AVRE disminuyen la incomodidad de la tripulación durante el impacto contra el suelo.

IWM



④ Extremadamente maniobrable y capaz dé girar sobre su eje en equilibrio indiferente, el AVRE sortea el mazo con facilidad.







① Tras colocar un pequeño puente de vigas en caja (SBG), un AVRE lleva una fajina hasta la cresta del obstáculo.

IWM



En la parte más intensa del desembarco de Normandía un vehículo blindado de recuperación (AVR) Sherman remolca un maltrecho carro de combate a través de Bourgébus, al sur de Caen.

Popperfoto

perar un obstáculo concreto, se llamaba a un carro de la 79.ª para resolver el problema.

Al llegar a la playa en la vanguardia del asalto, era inevitable que muchos de los carros de la 79.ª fuesen destruidos. En la Rivière, en la playa "Gold", un cañón de 88 mm bien situado y que disparaba desde un gran fortín destruyó dos AVRE hasta que un Crab se abrió paso lejos del campo de tiro del cañón hasta 100 m del punto fuerte enemigo. El Crab lanzó un proyectil con su cañón principal de 75 mm que entró directamente por la tronera y silenció para siempre al cañón alemán.

De las tres playas del sector británico, la "Sword", al oeste de Ouistreham, era considerada como una de las más difíciles de asegurar. Allí, en el extremo oriental del desembarco aliado, el combate para expulsar a los alemanes reveló la capacidad y coraje de los equipos de asalto de la 79.ª. Los primeros carros del primer equipo vadearon hasta la costa bajo un denso fuego y los primeros Crab empezaron a limpiar de minas la playa hasta que uno fue alcanzado. El segundo siguió sólo hasta que quedó abierto un pasillo, aunque un grupo de zapadores hubo de completar el limpiado a mano a pesar de los francotiradores. El equipo Número 2 llegó según lo programado, pero sufrió numerosas bajas: los dos Crab fueron inmovilizados. Sin embargo, se había abierto una estrecha brecha en las defensas enemigas. Un gran problema fue un talud contracarro, sobre todo cuando el puente SBG del equipo resultó inútil. El capitán G.C. Desanges salió de su vehículo y, ayudado por los zapadores Price y Darrington, colocó cargas de demolición contra el muro. El fuego de armas portátiles era intenso y una bala alcanzó y mató a Desanges, pero el teniente A.J. Nicholson corrió para unirse al grupo; consiguió conectar la espoleta justo antes de ser alcanzado y herido. La explosión abrió un agujero en el talud y se utilizó una excavadora para abrir paso entre los escombros. Para entonces, todos los AVRE del equipo habían sido destruidos. El equipo Número 3 encontró dificultades similares: sus dos Crab fueron inutilizados por el fuego de los cañones alemanes y el camino tuvo que ser completado por los zapadores de asalto. Los Crab del equipo Número 4 abrieron una senda con pocos problemas, hasta que un cañón contracarro de 88 mm envió cuatro proyectiles contra el Crab inicial. Su pérdida la compensó un Crab del equipo Número 1. Tras maniobrar en posición, el carro envió un proyectil contra el cañón alemán y lo silenció. Los cuatro equipos habían abierto pasillos libres de minas y entonces pasaron a encargarse de las defensas principales.

Ouistreham era un gran obstáculo para los comandos encargados de capturar la ciudad y por la tarde la 79.ª División recibió una petición de ayuda. El informe del diario del escuadrón da una idea de la variedad del trabajos que la 79.ª tuvo que efectuar:

"15,00 horas: el oficial en jefe del Comando 4 informa al jefe de escuadrón que las compuertas y el puente de Ouistreham están defendidas por el enemigo y pide ayuda. 15,30 horas: el jefe de escuadrón envía los diez AVRE. El enemigo es sorprendido y se toma la orilla occidental, aunque el enemigo vuela el vano oriental del puente. 16,30 horas: tras un intenso fuego de los "Petard" y ametralladoras Besa, el enemigo se rinde; seis oficiales y otros 51 hombres son hechos prisioneros, y tres cañones contracarro capturado. El escuadrón toma posiciones en la orilla occidental, con puestos de ametralladoras Bren en la oriental. Las esclusas y el resto de los puentes son inspeccionados en busca de cargas de demolición y son asegurados. 20,00 horas: cuatro AVRE marchan en apoyo del 2.º de Fusileros Reales en Benouville, mientras el resto guarda las compuertas hasta que sea relevado a la mañana siguiente."

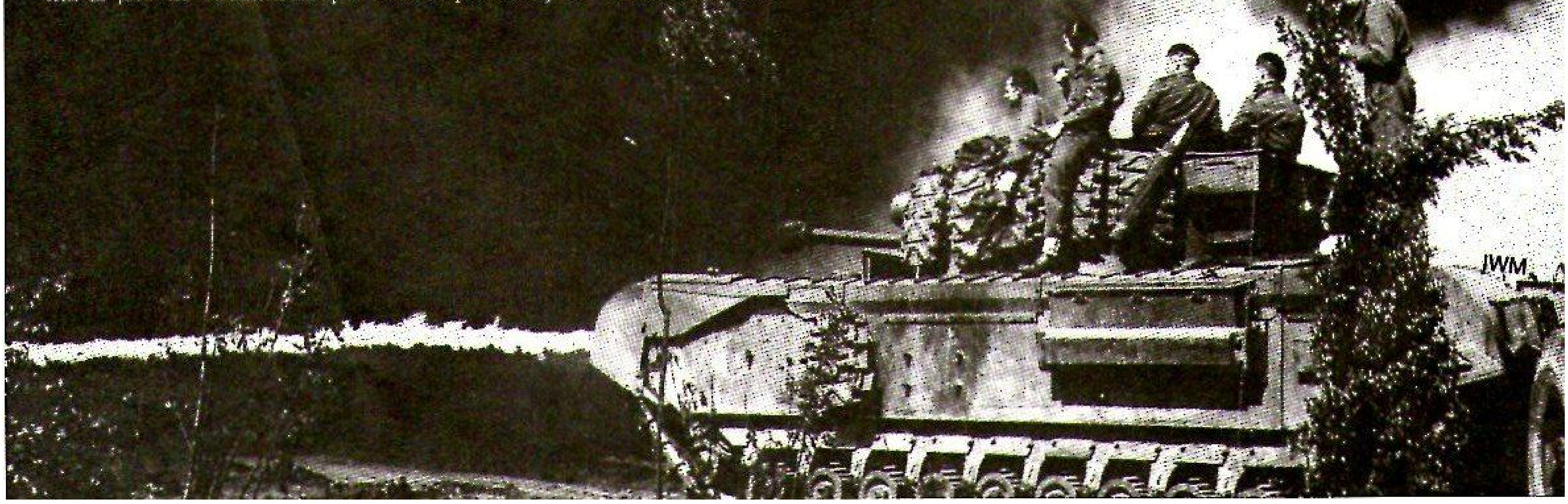
Durante la noche, sus posiciones fueron bombardeadas pero, sin acobardarse, los zapadores realizaron patrullas activas que dieron como resultado un gran número de prisioneros alemanes; en un caso, un solo zapador capturó 20 prisioneros alemanes con una ametralladora Bren.

El Día D demostró por completo la efectividad de la 79.ª División Acorazada.

Al final del Día D, los Aliados habían puesto un pie en la Europa ocupada. En los días y semanas siguientes, la cabeza de playa crecería hasta que la espectacular irrupción aliada destruiría prácticamente el Ejército alemán en Francia. Gran parte de este éxito fue sin duda una consecuencia de las actividades de los carros de Hobart el Día D. Los problemas a que se enfrentaron las fuerzas norteamericanas en la playa "Omaha" constituye una buena prueba de ello. Allí, los norteamericanos rechazaron el ofrecimiento de medios especializados, con la excepción de algunos carros DD. Inclusos éstos fueron enviados demasiado lejos de la playa en las embravecidas aguas de aquel día, y el 90 por ciento se fueron a pique. La infantería del V Cuerpo norteamericano se vio así obligada a desembarcar sin apoyo de carros. A pesar de que las defensas alemanas no eran especialmente fuertes en la playa "Omaha", el resultado de la política norteamericana fue que sus tropas sólo pudieron penetrar tierra adentro unos 100 m desde la orilla y al precio de unas 2 000 bajas.

El Día D demostró por completo la eficacia de la 79.ª División Acorazada y, durante el resto de la guerra, la unidad desempeñó un papel destacado en los combates para invadir el territorio alemán. Continuamente se sumaron nuevos vehículos a la 79.ª y, al final de la guerra, la unidad había crecido enormemente y consistía en 17 regimientos con una cantidad de carros cuatro veces superior a la de una división acorazada normal.

Tras las fructíferas pruebas con un lanzallamas instalado en un carro de combate Valentine, el artilugio se incorporó al Churchill Mk VIII en 1943. Conocido como "Cocodrilo", entró en servicio en 1944, combatiendo con tres regimientos de la 31.ª Brigada Acorazada de la 79.ª División Acorazada, durante la campaña en el noroeste de Europa. Abajo: Un lanzallamas Crocodrile de la 79.ª Acorazada quema la zona en torno al campo de concentración de Belsen. El terreno estaba infestado de gérmenes y era la única forma de reducir el riesgo de epidemia. Un remolque de 6 toneladas detrás del carro llevaba 400 galones de *napalm*. El combustible presionizado era bombeado a través de un tubo de enlace y a lo largo de la panza del vehículo y el fuego era dirigido después por medio de un proyector situado en el puesto del artillero. Eficaz hasta los 120 m, las llamas se podían dirigir contra emplazamientos enemigos en 80 ráfagas de un segundo. El cañón principal de 6 libras del Churchill seguía siendo operacional en la variante Crocodrile y la combinación de fuego y proyectiles resultó mortífera para las defensas alemanas.





Cualquier elemento militar que realice una incursión en el espacio aéreo soviético puede esperar un recibimiento muy "caluroso" por parte de una amplia gama de armas de defensa aérea guiadas por radar.

VIGILAR EL CIELO

La Unión Soviética tiene el más formidable sistema de defensa aérea del mundo. En su organización hay no menos de medio millón de soldados, 13 600 lanzadores de misiles superficie-aire (SAM) estratégicos y tácticos, 2 600 aviones interceptadores y unas 10 000 unidades de radar. El Mando Nacional de Defensa Aérea o PVO (*Protivo-Vozdushnaya Oborona*) *Strany*, dispone incluso de una poco conocida división de defensa espacial que en tiempo de guerra se encargaría de destruir los misiles estratégicos nucleares y convencionales norteamericanos en el espacio.

El PVO-*Strany* ocupa el tercer lugar en el orden soviético de prioridad, tras las Fuerzas de Cohetes Estratégicos, con la que se interrelaciona en ciertos niveles, y las Fuerzas Terrestres. (De modo incidental, las Fuerzas Terrestres tienen sus propias unidades de defensa aérea, armadas con unos 25 000 lanzadores SAM portátiles, pero éstas son totalmente independientes del PVO-*Strany*). Los cuartos y quintos en el orden de prioridad soviético son la Fuerza Aérea y las Fuerzas Navales. El PVO-*Strany* cubre toda la Unión Soviética, desde las heladas tierras del Círculo Polar Ártico hasta el mar Negro. El sistema de defensa aérea está integrado en las fuerzas del Pacto de Varsovia en el flanco occidental de los soviéticos y cuenta con otros 100 000 soldados y sus misiles y cazas en sus fuerzas, suministrando una vital línea exterior a su vasta red.

Todo el sistema está controlado por un centro de mando en Moscú bajo el mando del mariscal de aviación A.I. Koldunov. Cubre 16 distritos de defensa aérea, seis de ellos en la zona del Pacto de Varsovia; hasta la invasión soviética de Afganistán, en diciembre de 1979, el PVO-*Strany* probablemente era el ala con más experiencia en combate de las Fuerzas Armadas soviéticas desde la Segunda Guerra Mundial. Los sistemas de armas y especialistas de estas fuerzas fueron desplegados sobre todo en Vietnam del Norte contra la Fuerza Aérea norteamericana, en Siria, Líbano y Egipto contra los israelíes, y en la guerra de Corea, cuando el sistema de defensa aérea soviética todavía estaba en sus primeros balbuceos.

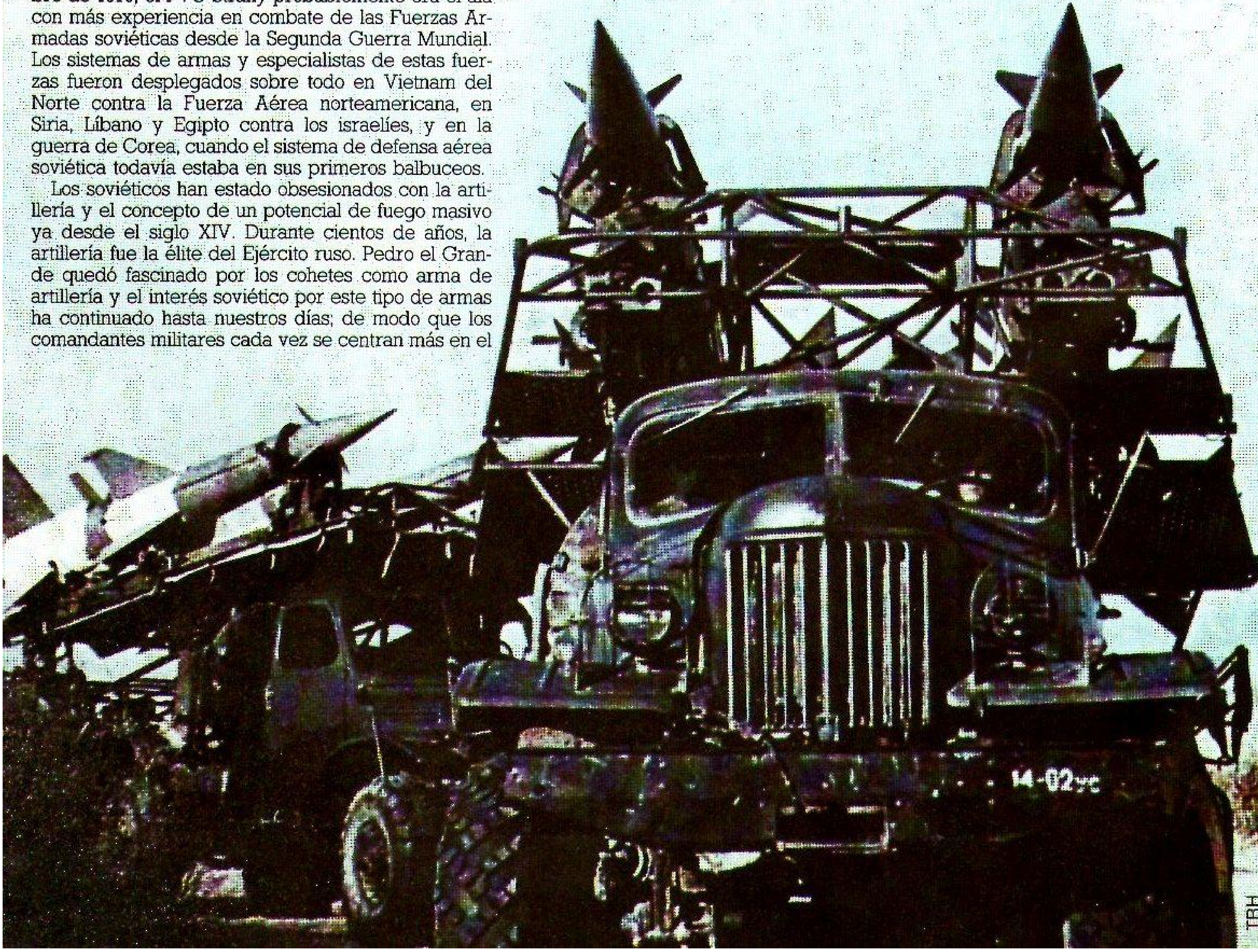
Los soviéticos han estado obsesionados con la artillería y el concepto de un potencial de fuego masivo ya desde el siglo XIV. Durante cientos de años, la artillería fue la élite del Ejército ruso. Pedro el Grande quedó fascinado por los cohetes como arma de artillería y el interés soviético por este tipo de armas ha continuado hasta nuestros días; de modo que los comandantes militares cada vez se centran más en el desarrollo de misiles superficie-aire y aire-aire para la defensa estratégica del territorio. El Mando de Defensa Aérea asume ahora gran parte de la responsabilidad de enfrentarse a la amenaza de los misiles balísticos intercontinentales (ICBM) norteamericanos y, además, del peligro a baja cota que suponen las fuerzas aéreas de la OTAN y el creciente poder aéreo de China.

El PVO-*Strany* tiene cuatro componentes principa-

Página anterior, arriba: El Rockwell B-1B sustituye al B-52 como principal bombardero estratégico polivalente de largo alcance norteamericano y está bien equipado para la penetración a baja cota y alta velocidad subsónica. No obstante, la proliferación de armas móviles de defensa aérea soviética, tales como el misil superficie-aire SA-4 *"Ganef"* (página anterior, abajo) y el SA-3 *"Goa"* (abajo) ha hecho que la atención de la OTAN se desplace de los bombarderos de largo alcance a las armas de crucero. Derecha: El mariscal de aviación A.I. Koldunov, comandante en jefe del Mando Nacional de Defensa Aérea en Moscú.



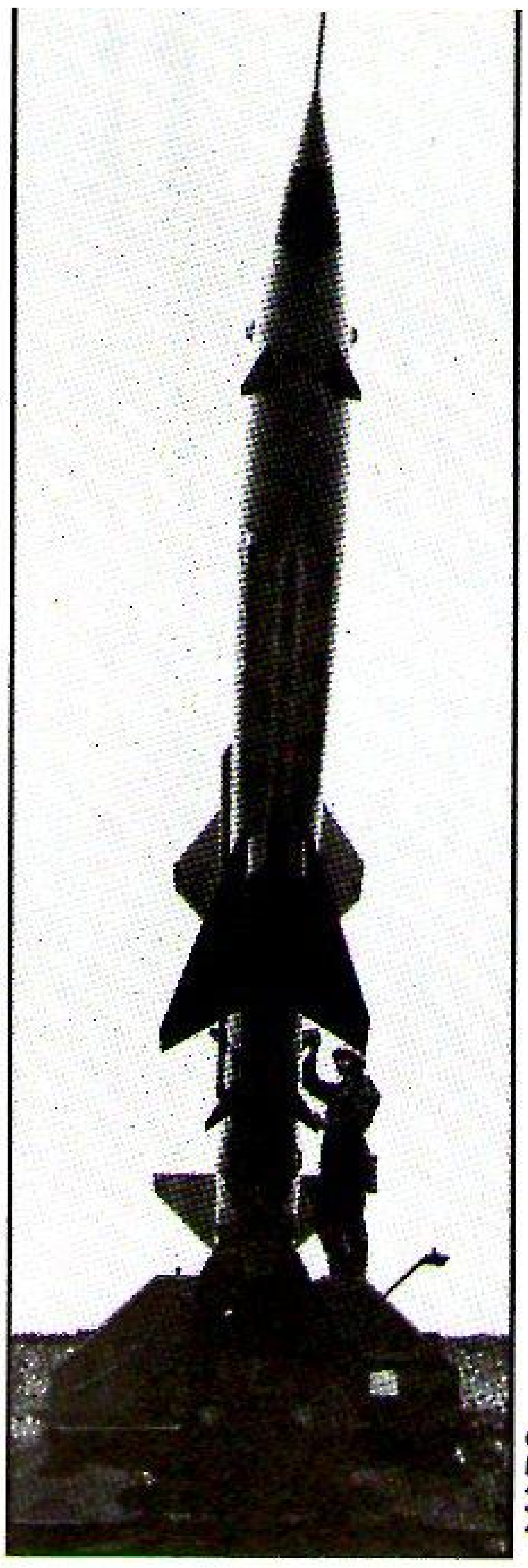
TRH



TRH

les: tropas de misiles antiaéreos (*Zenitno-Raketmye Voiska* o ZRV), tropas de artillería antiaérea (*Zenitnaya Artilleriya* o ZA), tropas de radar y técnicas (*Radioteknicheskie Voiska* o RTV) y aviación de caza (*Istrebitel'naya Aviatsiya* o IA-PVO).

Las tácticas soviéticas de defensa profunda están destinadas a localizar y atacar aviones enemigos a un alcance máximo con interceptadores, hostigándolos con cazas y con SAM conforme van adentrandose en el sistema defensivo y, finalmente, destruyendolos con misiles desde sus defensas en las zonas objetivo. Una vez minimizada la amenaza de los bombarderos estratégicos de largo alcance de la OTAN tales como el B-1 y el B-52 de alta cota, el viejo adversario del PVO-*Strany* en Vietnam, se ha creado una nueva, la de los misiles de crucero a baja cota y las armas individuales lanzadas por aviones. Los conceptos soviéticos de defensa aérea se han adaptado para enfrentarse a estas nuevas amenazas y el PVO-*Strany* posee armas para combatir ataques a baja, media y alta cota. Entre ellas están el temible montaje antiaéreo autopropulsado ZSU-23-4 *"Shillka"*, el cañón cuádruple antiaéreo de 23 mm, y el misil antimisiles balísticos, de 20 m, *"Galosh"*, del que se cree que puede desacelerar el vuelo mientras distingue las cabezas de combate de señuelo para después lanzarse sobre las reales.



MARS

Izquierda: Un soldado del Ejército polaco revisa un misil SA-2 en un lanzador fijo. El *"Guideline"* es el SAM soviético de uso más común y uno de ellos destruyó un avión espía norteamericano U-2 sobre la Unión Soviética el 1 de mayo de 1960. Abajo: Personal del PVO-*Strany* con un interceptador MiG-23 *"Flogger"*. Su enorme radomo aloja el potente radar *"High Lark"* y el avión está armado con misiles de alcance medio y cercano.

Moscú es la capital mejor defendida contra ataques aéreos del mundo

A diferencia de Estados Unidos, que durante los últimos 20 años ha realizado pocos esfuerzos serios para contener un ataque aéreo táctico, los soviéticos utilizan todas las armas disponibles en la defensa aérea. La organización soviética incluye medio millón de personas, mientras que la defensa aérea norteamericana emplea sólo 10 000 hombres, sin contar los escuadrones de caza continentales. Los soviéticos aprendieron el valor de la defensa aérea durante la traumática invasión nazi en la Segunda Guerra Mundial, y aquellas lecciones constituyen la base de gran parte de su sabiduría militar actual.

Antes de aquel conflicto, todas las unidades antiaéreas, de artillería, de proyectores y de detectores acústicos, estaban repartidas entre los diversos mandos militares. Cuando estalló la guerra, se desarrolló por necesidad un sistema más coherente y la defensa aérea comenzó a convertirse en una estructura separada y, en 1945, un millón de hombres participaban en la misma. No obstante, la tecnología empleada era primitiva. Por ejemplo, no fue hasta los años cincuenta que los soviéticos se dieron cuenta de las deficiencias de sus sistemas de radar, al desarrollarse en Occidente el concepto del bombardero nuclear.

Algunas de las lecciones de la Segunda Guerra Mundial tuvieron un efecto inmediato en la subsiguiente estrategia de defensa aérea soviética. Cuando la *Luftwaffe* envió cientos de bombarderos sobre Moscú en el verano de 1941, los soviéticos desplegaron sus unidades de artillería de choque para defender la capital. En el proceso, reunieron una de las mayores concentraciones de fuego antiaéreo jamas conseguida en una zona objetivo, y los bombarderos Heinkel y Junkers fueron rechazados por aquella tormenta de fuego. Este éxito constituyó el embrión de la actual doctrina de defensa aérea del PVO-*Strany* y Moscú es la capital más intensamente defendida de ataques aéreos del mundo. Alrededor de la ciudad hay estacionado un poderoso grupo de SAM, incluyendo los tipos más avanzados del arsenal soviético, y no menos de 400 cazas MiG-23, MiG-25 y Su-15 están basados alrededor de Moscú en cuatro zonas de defensa aérea.

Los soviéticos combinaron la defensa aérea bajo un solo mando en 1948. Seis años después, el PVO-*Strany* se convirtió en un arma de servicio independiente, responsable de la defensa de objetivos militares e industriales frente a todo tipo de ataque aéreo. Según los estudios del Pentagono, desde los años cincuenta

TRH

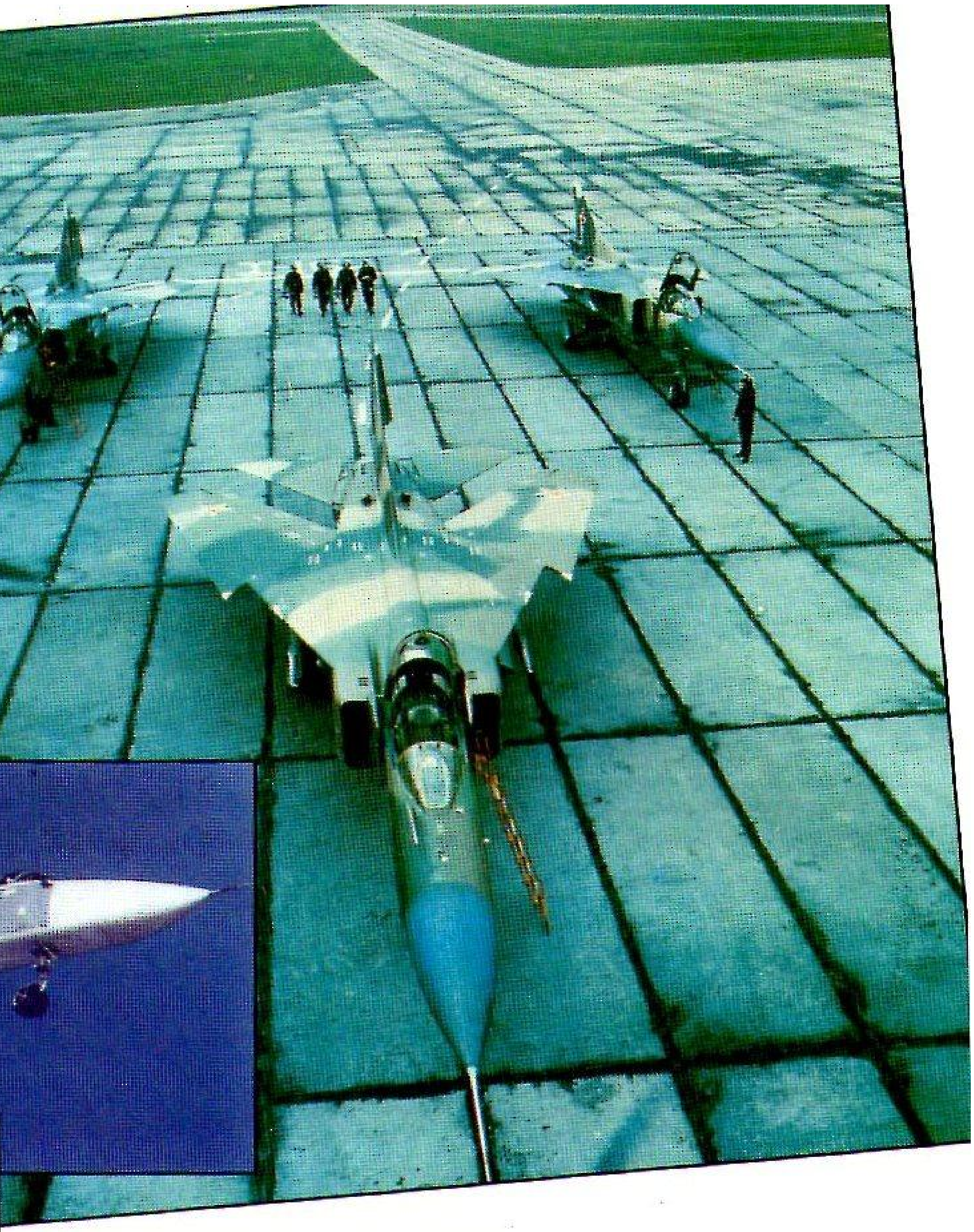


DEFENSA AÉREA INTEGRADA

Aunque el Mando de la Defensa Aérea soviético emplea todas sus armas disponibles, el corazón de su red lo constituye un grupo integrado de misil e interceptador. Se cree que los soviéticos están intensificando la integración de sus defensas estratégicas y tácticas con sistemas de control de datos cada vez más sofisticados.

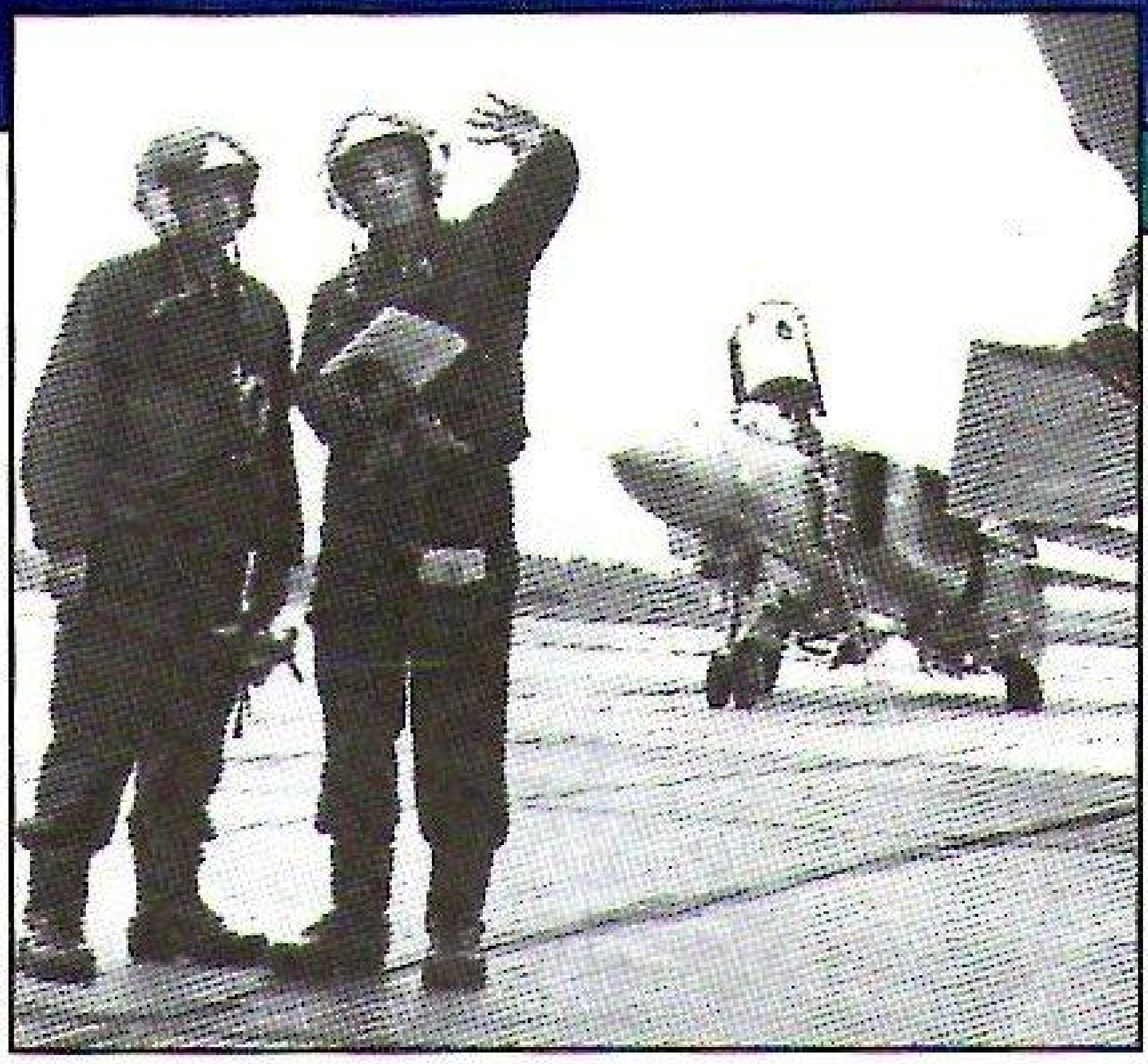
Entre estas dos armas de su elaborado y potente sistema de defensa, los soviéticos pueden desplegar 9 000 lanzadores SAM estratégicos, 4 600 lanzadores SAM tácticos y más de 1 200 interceptadores, respaldados por unos 2 800 cazas adicionales desplegados por la Aviación Frontal de la Fuerza Aérea soviética. Esta última es una entidad separada del PVO-*Strany* y es el equivalente soviético de las fuerzas aéreas tácticas de la OTAN. Dado que el PVO-*Strany* tiene una función distinta a las de las Fuerzas Estratégicas de Cohetes y la Fuerza Aérea, los soviéticos han diseñado durante decenios cazas de combate específicos para la defensa aérea. Los aviones tienen una elevada velocidad ascensional y una elevada potencia de fuego para combatir con los bombarderos y misiles que superan a los de los aviones de ataque al suelo y reconocimiento de la Aviación Frontal, más robustos. Tres de los interceptadores surgidos del PVO-*Strany* son el gran Tu-28 *"Fiddler"*, de largo alcance, armado con cuatro misiles aire-aire AA-5 *"Ash"* y los cazas todo tiempo para combate a baja cota Su-15 *"Flagon"* y MiG-25 *"Foxbat"*. Los cazas supersónicos están integrados de forma estrecha con las defensas SAM que incluyen el SA-5 *"Gammon"* de largo alcance, diseñado para neutralizar misiles individuales lanzados desde bombarderos de gran altitud, el misil de gran altitud SA-2 *"Guideline"* y los SA-3 *"Goa"* y SA-10 *"Grumble"* de baja cota. Los soviéticos están desplegando ahora baterías móviles de SA-10 y se cree que están realizando pruebas con un nuevo sistema móvil SAM, el SA-X-12.

Derecha: Desplegado por primera vez por el PVO-*Strany* en 1978, el MiG-23 "*Flogger*" es un avión de combate muy capaz y el monomotor dotado de mayor empuje del mundo. El Su-24 "*Fencer*" (abajo) es utilizado primordialmente por la Aviación Frontal como plataforma de interdicción todotiempo. Inferior: Pilotos de MiG-23 discuten maniobras de combate antes de una salida de entrenamiento.



TRH





TRH

los soviéticos han invertido enormes sumas en la defensa aérea. Ahora se dedican a contener la amenaza de los misiles crucero y de los aviones a baja cota intensificando la integración de los sistemas de defensa aérea estratégica y táctica y poniendo al día su sistema de mando y control computerizado, que durante mucho tiempo ha sido uno de los puntos más débiles de su red. Recientemente han agregado al sistema el avión de vigilancia Tupolev Tu-126, denominado "*Moss*" por la OTAN y que es la versión soviética del estadounidense AWACS. Los soviéticos también están perfeccionando su sistema de vigilancia aérea con radares transhorizonte en Extremo Oriente para disponer de alerta temprana sobre misiles balísticos norteamericanos lanzados desde submarinos estacionados en el océano Pacífico.

A pesar de la introducción de una nueva gama de modernos cazas con radares perfeccionados, la principal defensa soviética frente a ataques aéreos es una amplia gama de SAM estratégicos y tácticos, de los que se han fabricado más de 40 000 en un solo año. Los soviéticos consideran vital el dominio del espacio aéreo tanto para la estrategia ofensiva como para la defensiva, y los SAM supondrían una formidable amenaza para las fuerzas de ataque aéreo de la OTAN, aún a pesar de las grandes ventajas de la capacidad de la OTAN para confundir y cegar los sistemas de radares defensivos.

Las encargadas de manejar los sistemas de misiles soviéticos son las tropas de misiles antiaéreos del ZRV. Se dividen en brigadas, cada una con diez o doce batallones de lanzamiento. Cada regimiento tiene entre tres y cinco batallones de armas que, a su vez, disponen de hasta ocho lanzadores, según la función y el tipo de misil con el que estén armados. Cada batallón tiene entre 80 y 120 hombres y despliega varios cañones antiaéreos de 23 y 57 mm para proteger sus baterías de los ataques aéreos a baja cota. Aunque hasta ahora las baterías han consistido en su mayor parte en instalaciones fijas alrededor de las zonas de objetivos claves, los soviéticos parecen estar aumentando su complemento de baterías móviles con unidades de cuatro lanzadores instaladas en vehículos portapersonal BMP modificados.

La organización de las unidades mayores del PVO-*Strany*, tales como las divisiones y los cuerpos, de-

Derecha: Ciudadanos soviéticos contemplan la inmensa mole de un misil antimisiles balísticos ABM-1B "*Galosh*". Se piensa que este misil atraviesa la cubierta superior del contenedor cilíndrico al ser disparado. Derecha, centro: Instalado en una estación de alcance móvil, este equipo de seguimiento de objetivos manual ha sido sustituido hoy dia por tecnología computerizada. Derecha, superior: En los alrededores de Moscú, los soviéticos tienen el único sistema operacional antimisiles balísticos del mundo. Aunque en principio incluía 64 lanzadores ABM-1B recargables, el total de lanzadores ha aumentado hasta los 100 permitidos por el tratado ABM de 1972. Los misiles están conectados en su totalidad con sistemas de radar de alerta temprana.

pende de las zonas objetivos a las que tienen que defender. Por ejemplo, una división puede estar destinada a proteger una gran central de energía o un complejo industrial. Para esta misión dispondrá probablemente de una brigada SAM en posiciones fijas además de dos o tres regimientos de defensa puntual, sin olvidar los batallones móviles independientes que cubrirían las brechas operacionales o reforzarían a unidades muy presionadas. En lo alto, el comandante de la división tendría a su disposición al menos un regimiento aéreo de entre 30 y 36 interceptadores del IA-PVO para suministrar cobertura aérea, junto a batallones de radares que proporcionarían alerta temprana y control.

Un cuerpo del PVO-*Strany* comprende tres o cuatro brigadas SAM, un regimiento de radar y dos regimientos de cazas, uno para la defensa a largo alcance y el otro para operaciones de gran altitud.

El principal elemento del arsenal soviético de SAM es el SA-2, denominado "*Guideline*" por la OTAN. Probablemente es el sistema de su clase más ampliamente desplegado en el mundo y se ha utilizado con profusión en el Oriente Medio y en Asia. Dirigido por controles de guía por radar, es efectivo a cotas tan bajas como 600 m y tan altas como 24 500 m; tiene un alcance de 50 km y contiene una cabeza de combate de alto explosivo de 130 kg.

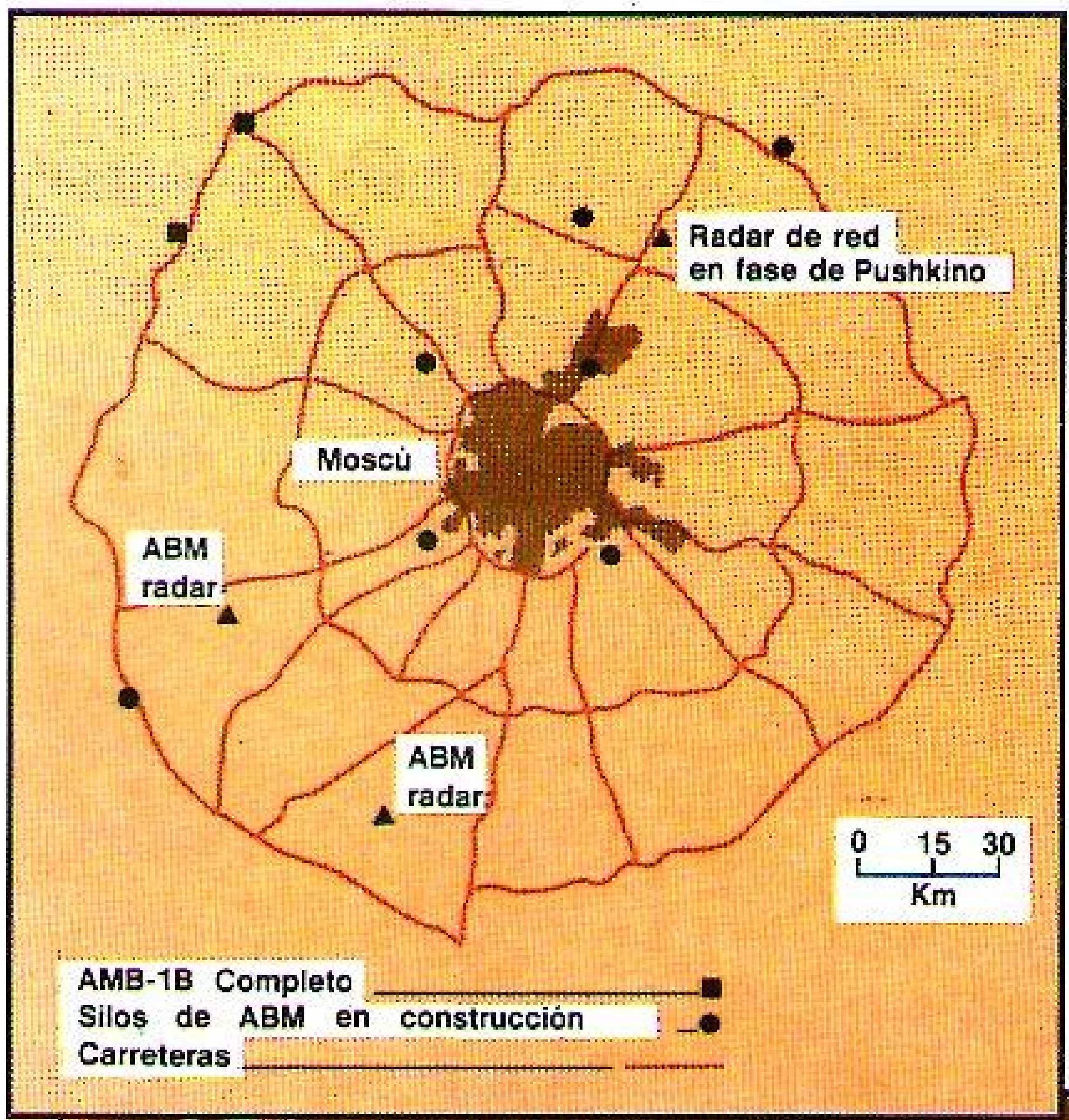
El misil SA-5 "*Gammon*" se utiliza para la interceptación a largo alcance y alta cota y está ampliamente desplegado en torno a Moscú y Leningrado, dos ciudades que resultan ser centros de producción de SAM. El SA-5 es efectivo hasta los 30 000 m y tiene un alcance de unos 150 km a velocidades que llegan al Mach 5. Las amenazas de medio y largo alcance se pueden contener con el SA-6 "*Gainful*", montado sobre orugas, un arma que fue probada en combate en 1973 en la guerra del Yom Kippur.

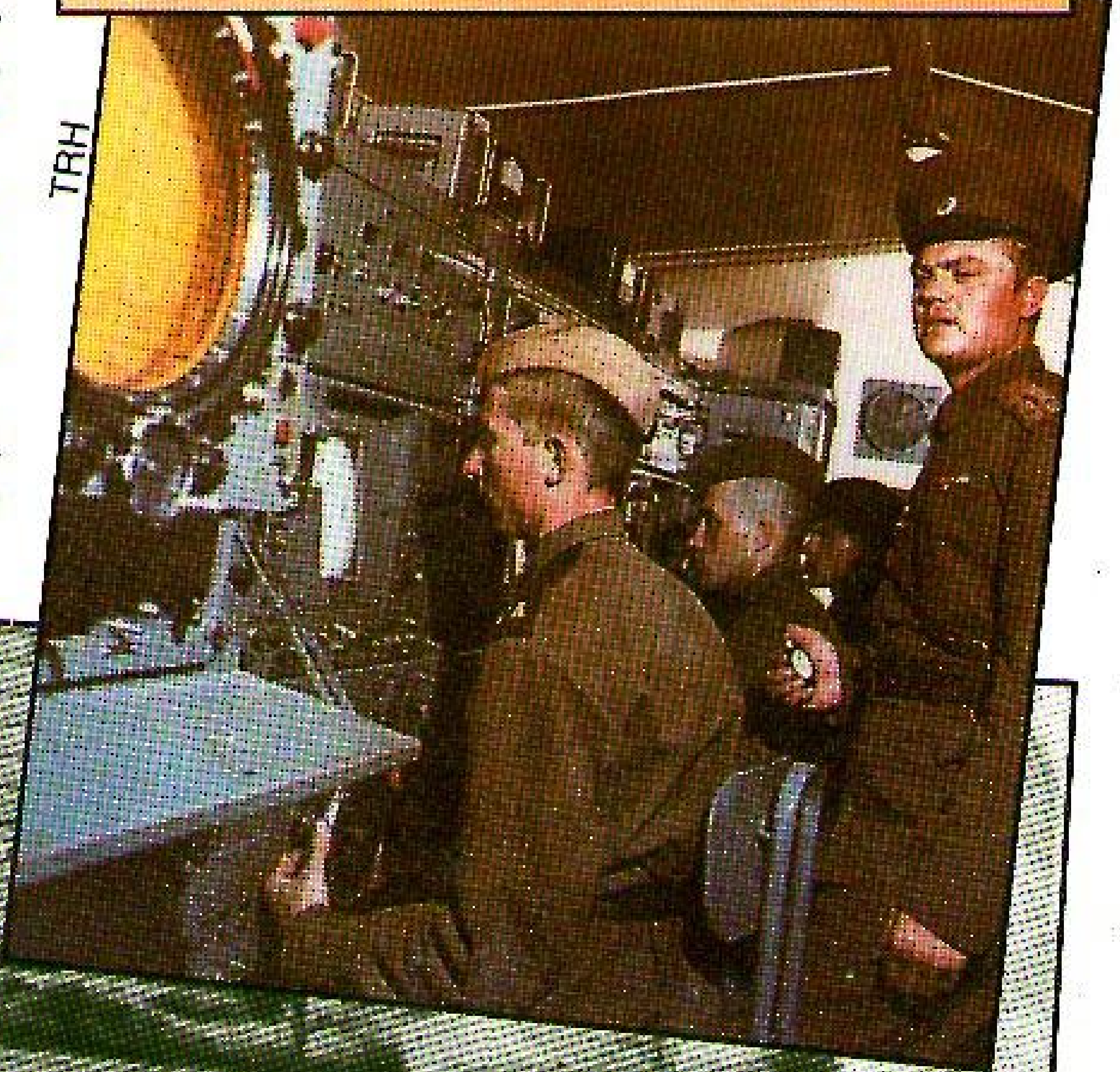
Para cubrir la amenaza de un ataque aéreo a baja cota, el preferido por la OTAN en la actualidad, los soviéticos disponen del SA-10 "*Grumble*", un misil de Mach 5 del que se cree que está diseñado para destruir armas de crucero a ras del suelo. Estos misiles que pueden alcanzar blancos a 100 m, están siendo actualmente desplegados con amplitud entre las unidades del PVO-*Strany*.

Las tácticas de defensa aérea soviética se centran en un control muchísimo más estricto de los misiles e interceptadores del que hay actualmente en Occidente, donde se permite a los pilotos una libertad de acción individual y una mayor iniciativa.

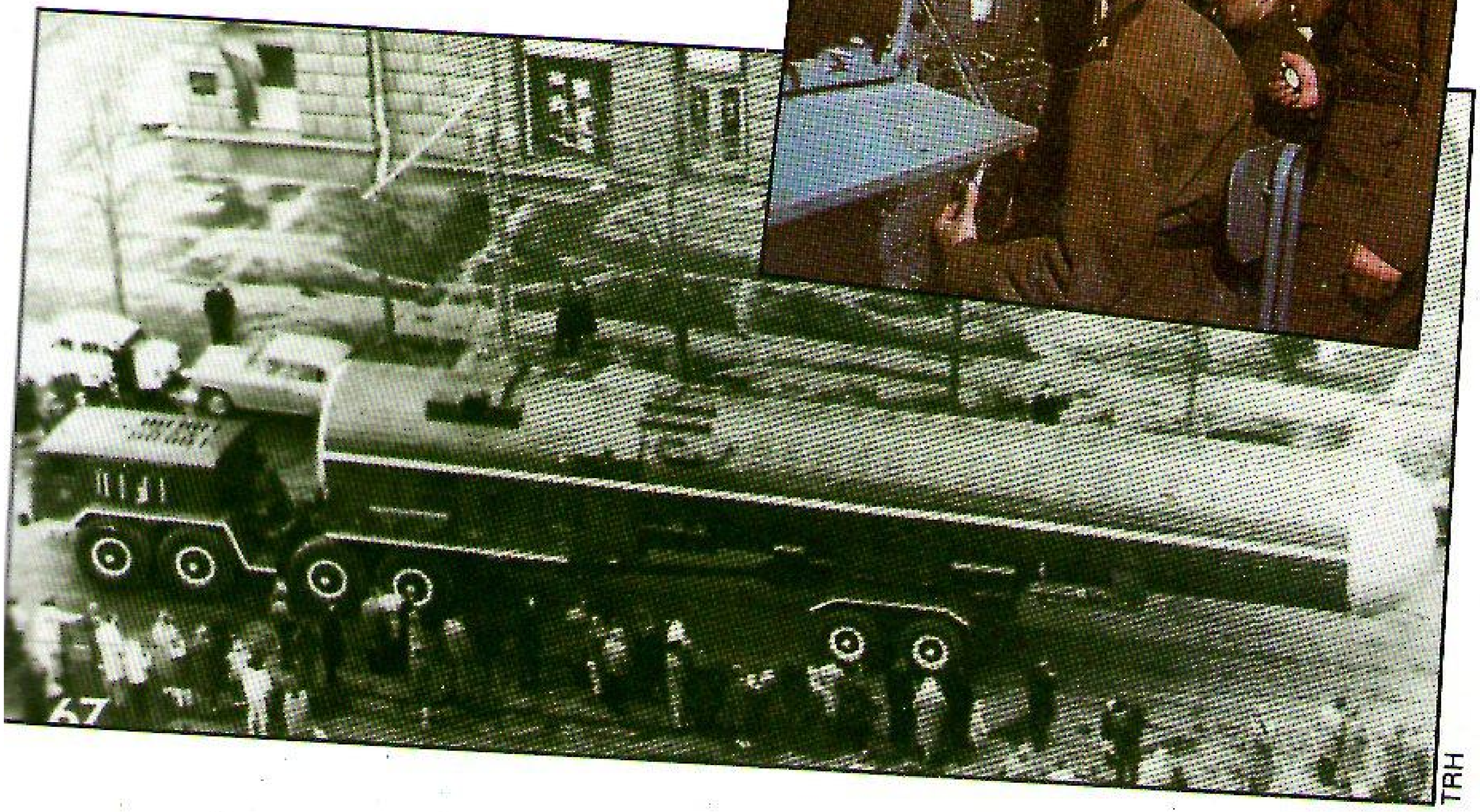
Los oficiales del PVO-*Strany* están bien entrenados y motivados por los años de estancia en las academias militares soviéticas. El cuerpo de oficiales soviéticos, de un millón de hombres, constituye la espina dorsal de la organización y, al igual que en otras ramas, los mandos del PVO-*Strany* se someten a un amplio entrenamiento académico, técnico y militar en instituciones como la Escuela Mayor de Ingeniería de Misiles Antiaéreos de Kiev y las Escuelas Mayores de Mando de Misiles Antiaéreos de Leningrado y Orenburgo. Los especialistas en radar y comunicaciones del PVO-*Strany* son normalmente graduados de la Academia de Transmisiones de Moscú, mientras que las escuelas de electrónica de Leningrado, Riga, Novosibirsk, Kiev y Moscú producen especialistas para el Mando de Defensa Aérea.

La mayoría de los soldados de la defensa aérea son reclutas que deben servir dos años. Los suboficiales, la mayoría de los cuales salen de las filas de reclutas, suelen ser hombres que han recibido entrenamiento





TRH



TRH

DISTRITO DE DEFENSA AÉREA DE MOSCU

La defensa de Moscú frente a los aviones de ataque y los misiles de la OTAN es la principal prioridad del PVO-*Strany*. El Distrito de Defensa Aérea de Moscú, una de las seis zonas PVO-*Strany* de la URSS, incluye al Kremlim, las oficinas del gobierno, los centros de mando militar (incluido el propio PVO-*Strany*), fábricas y zonas industriales clave. El distrito se divide en cuatro zonas operacionales, cada una con sus propios cazas, misiles, artillería antiaérea y componentes de radar. El Distrito de Defensa Aérea de Moscú lo compone un ejército completo del PVO-*Strany*, consistente en un cuerpo de cinco o seis regimientos SAM con 300 lanzadores, un regimiento radar y una fuerza de cazas específicamente aumentada de once regimientos aéreos (en lugar de los usuales dos o tres). Se calcula que 400 de los interceptadores soviéticos más modernos se hallan estacionados en Moscú, incluido el MiG-29, MiG-25 y Su-25. Cooperan estrechamente con aviones de alerta temprana Tu-126, aparte de los perfeccionados sistemas de radar en tierra "*Tall King*" y "*Hen House*", que pueden detectar misiles y aviones a distancias de hasta 4 800 km. Moscú también cuenta con sus propias defensas antimisiles balísticos, incluidos unos 60 misiles ABM-1B "*Galosh*", la única arma operacional de este tipo en el mundo. Los "*Galosh*" están enlazados con los gigantescos radares de alerta temprana y largo alcance "*Hen House*" y los radares "*Dog House*", que pueden distinguir entre cabezas de combate y simuladores desde una distancia de 2 400 km. Según los últimos informes de inteligencia occidentales, los soviéticos siguen perfeccionando sus defensas en torno a Moscú. Para el Distrito de Defensa Aérea de Moscú es de vital importancia que los nuevos cazas, misiles y sistemas de radar sean desplegados en primer lugar en esta zona.

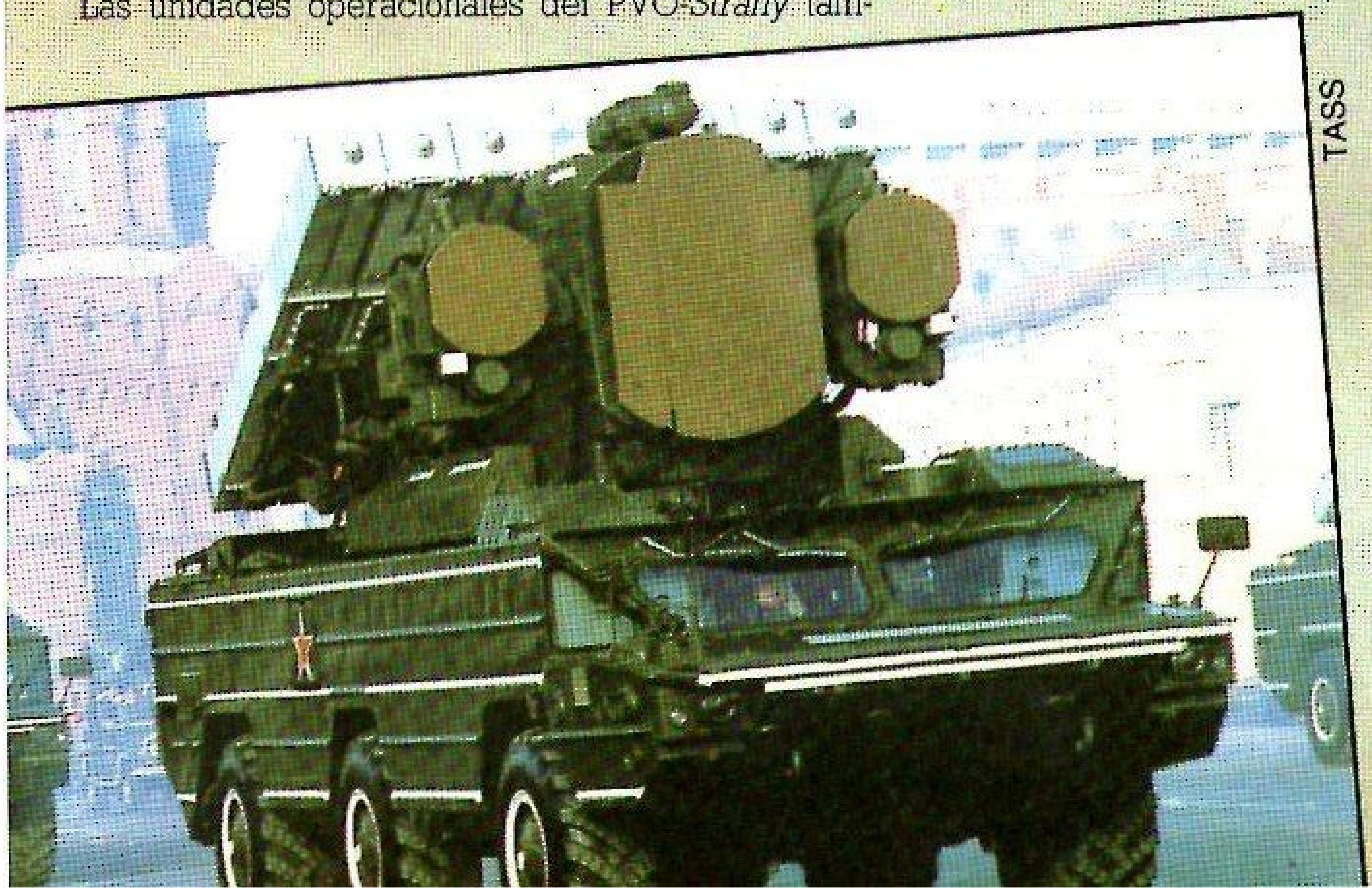


introductorio o que han sido educados a un nivel muy avanzado. Ellos tienden a carecer de experiencia militar y los analistas occidentales lo consideran una seria debilidad en la estructura militar soviética, ya que los suboficiales expertos son la espina dorsal de los ejércitos occidentales. Sin embargo, las autoridades militares han intentado en los últimos años crear un cuerpo de suboficiales o alféreces altamente capacitados para que las fuerzas de defensa aérea dispongan de un nivel de mando que haga de bisagra entre los oficiales y los soldados rasos.

Las tropas de defensa aérea llevan una vida de regimiento muy dura. Los cuarteles del PVO-*Strany* ofrecen las comodidades más rudimentarias y sólo recientemente las autoridades han intentado mejorar las condiciones instalando cuartos de aseo interiores y calefacción central para sus soldados.

Las unidades operacionales del PVO-*Strany* también se encargan del entrenamiento de los nuevos reclutas. Los remplazos tienen lugar cada seis meses, en los que se sustituye un 25 por ciento de los soldados ya experimentados por nuevos reclutas. Éstos empiezan inmediatamente varias semanas de entrenamiento básico antes de pasar al avanzado. Cada hombre debe aprender otras técnicas aparte de su especialidad asignada para reducir la vulnerabilidad de la unidad ante las pérdidas en combate. Las unidades se enfrentan unas a otras con frecuencia en combates simulados para probar su eficacia y mejorar su disponibilidad. El mariscal V.F. Tolubko, comandante de las Fuerzas de Cohetes Estratégicos, cree que un buen medio de mejorar las habilidades de combate es la competición..."esforzándose siempre al máximo en la disponibilidad de combate y atendiendo a los procedimientos militares exigidos."

Arriba: El formidable montaje antiaéreo autopropulsado ZSU-23-4 supone una amenaza muy poderosa para los aviones tácticos de la OTAN. Equipados con un radar "*Gun Dish*", sus cuatro cañones AZP-23 de 23 mm tienen un alcance vertical de 5,1 km y cada uno dispara 200 proyectiles por minuto. Debajo: Este vehículo lanzador anfibio de seis ruedas lleva cuatro misiles SAM SA-8 "*Gecko*" y el radar polivalente "*Land Roll*", que lo convierte en un sistema antiaéreo integral totalmente independiente.



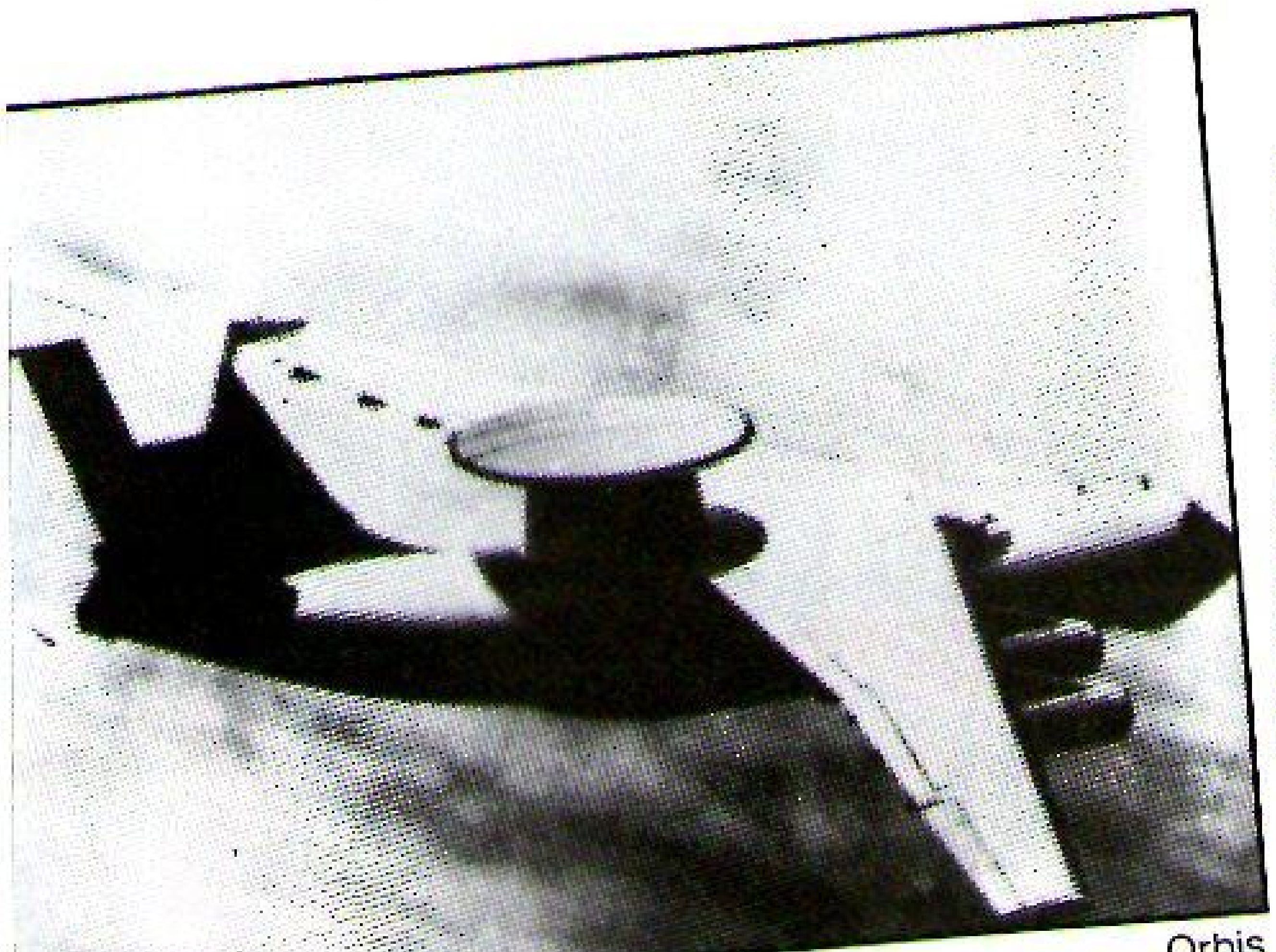
Las unidades de cazas del PVO-*Strany* se quedan con los mejores pilotos soviéticos, teniendo prioridad sobre los regimientos aéreos tácticos de la Fuerza Aérea soviética. En consonancia con su estatus, el personal aéreo del PVO-*Strany* recibe los mejores alimentos de los servicios armados soviéticos: la Ración n.º 5, que incluye una 450 gr de carne diaria, mantequilla y otras cremas, además de pan blanco o de centeno. El personal de tierra también come mejor que la mayoría de sus camaradas militares. Reciben la Ración n.º 6, similar a la de los pilotos pero con menos porciones de carne y mantequilla. El personal técnico del PVO-*Strany* recibe la Ración n.º 2, más tosca que las anteriores y con mayor proporción de pan y cereales. El contenido de carne es de sólo cien gramos diarios.

Sin reparar en las misiones específicas que realizan para el Mando de Defensa Aérea soviético, los pilotos, tropas de misiles, técnicos y demás personal del PVO-*Strany*, son muy conscientes de que tienen una responsabilidad única. Las estructuras de mando





TRH



Orbis

Superior: Un vehículo de exploración acorazado BRDM armado con dos SAM SA-9 *"Gaskin"*. Es más corriente el montaje cuádruple, y la batería antiaérea regimental suele consistir en cuatro lanzadores cuádruples SA-9 y cuatro cañones antiaéreos ZSU-23-4. Arriba: El lanzador SAM SA-6 *"Gainful"*. Izquierda: El avión de alerta temprana Ilyushin Il-76 *"Mainstay"*.

de los diversos elementos de las Fuerzas Armadas soviéticas están altamente centralizadas y, en caso de conflicto, las principales ciudades de la Unión Soviética serían objetivos primordiales por razones tanto militares como políticas e industriales.

Más allá del limitado objetivo de proteger los centros nerviosos de la Unión Soviética, el PVO-*Strany* está encargado de la defensa aérea del territorio propio. Dentro de la memoria del pueblo soviético sigue aún profundamente arraigado el traumático recuerdo del salvaje intento de Hitler de destruir su nación y, con toda seguridad, el PVO-*Strany* utilizaría todas las armas disponibles de su gigantesco arsenal para impedir que tal situación vuelva a repetirse.

BATALLÓN BIGEARD

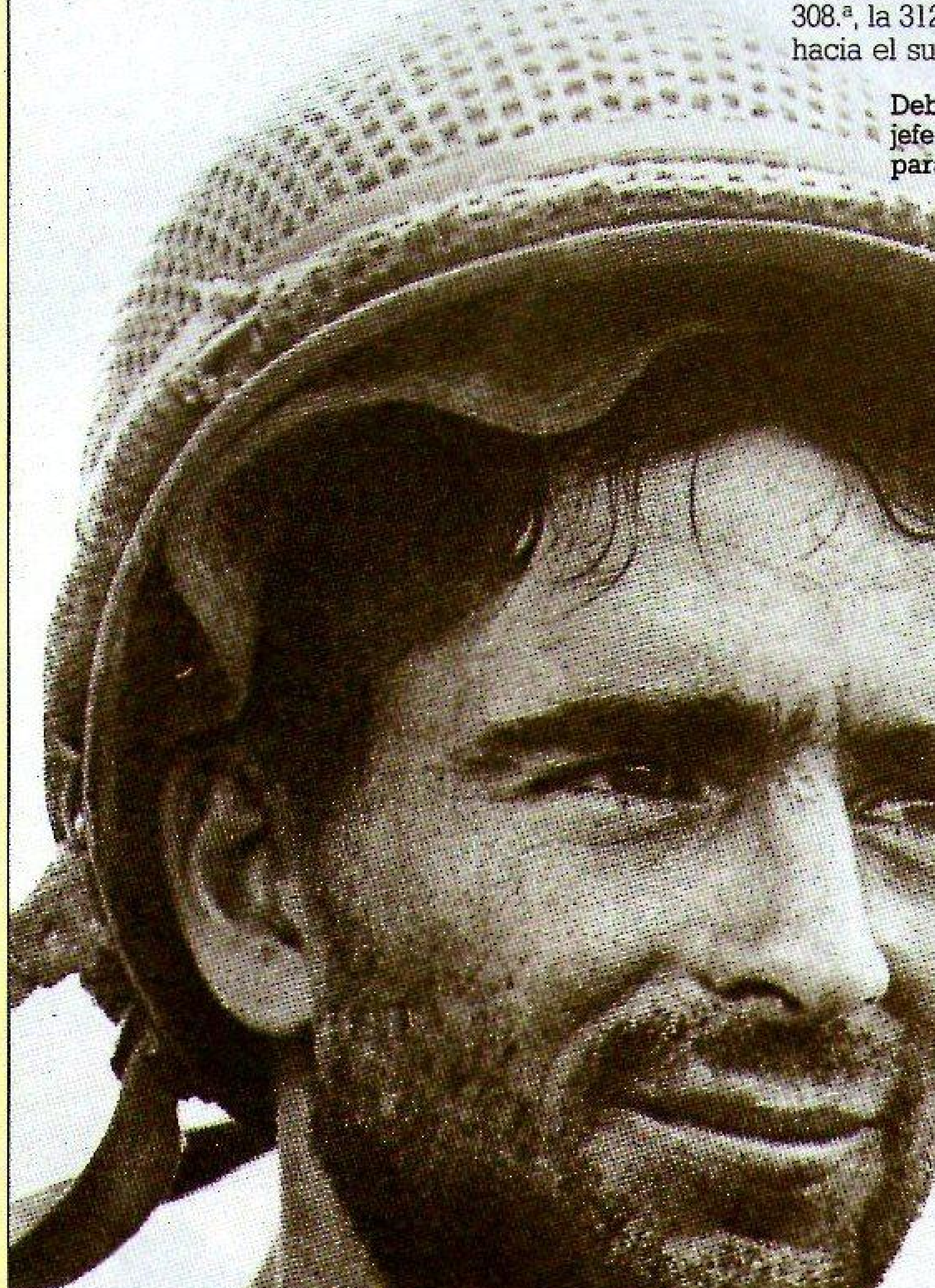
El 6e *Bataillon de Parachutistes Coloniaux* (6.° Batallón de Paracaidistas Coloniales o 6 BPC) tuvo sus orígenes en el 6 e *Bataillon Colonial de Commandos Parachutistes* (6.° Batallón Colonial de Comandos Paracaidistas o 6 BCCP), formado en mayo de 1948 para ayudar a cubrir el creciente desafío de la guerra francesa en Indochina. El 6 BCCP fue rebautizado 6 BPC en marzo de 1951, pero cinco meses después la formación fue disuelta temporalmente. La misión de reformar el 6 BPC fue confiada al mayor Marcel Bigeard. Acantonado oficialmente en St Brieuc, en Bretaña, el 1 de noviembre de 1951, el "Batallón Bigeard", como fue conocido rápidamente, se sometió a ocho meses de riguroso entrenamiento antes de zarpar hacia Indochina. Al llegar a Haifong a finales de julio de 1952, a los dos componentes franceses del batallón, denominados 11.ª Compañía y 12.ª Compañía, se unió dos unidades de soldados vietnamitas, la 6e *Compagnie Indochinoise Parachutiste* (6 CIP y la 26 CIP). Junto a una compañía de mando, éstas constituyeron la dotación completa del 6 PBC. Tras unas operaciones iniciales en Phuc Yen en setiembre, el batallón saltó en paracaídas ante el avance del Viet Minh en Tu-Le el 16 de octubre. La retirada en combate desde Tu-Le supuso para Bigeard y su batallón una fama considerable. Después de Tu-Le, el 6.° rápidamente volvió a la acción. En diciembre de 1952, el batallón rodeó y prácticamente eliminó dos compañías del Viet Minh en Luc Dien. En febrero volvieron a la zona de río Negro, esta vez tomando la iniciativa en una serie de contrataques. El resto del año se paso en operaciones en Laos. El 16 de marzo, el batallón saltó en Dien Bien Phu. A pesar de sus heroicos esfuerzos, las posiciones francesas fueron tomadas por el Viet Minh el 7 de mayo y toda la fuerza fue muerta o, como Bigeard, capturada. El 6 BPC dejó de existir oficialmente el 1 de junio, cuando el resto del personal del campamento base fue transferido a otras unidades.

En una lucha a través de la jungla y de furiosos torrentes de montaña, los paracaidistas franceses efectuaron una durísima retirada desde el puesto avanzado de Tu-Le.

A las 12,30 horas del 16 de octubre de 1952, el cielo de Tu-Le, una remota aldea de las montañas de Thai en el norte de Vietnam, se llenó de hinchados paracaídas mientras la primera oleada del 6.° *Bataillon de Parachutistes Coloniaux* (6.° Batallón de Paracaidistas Coloniales o 6 BPC) de Marcel Bigeard descendía hacia la zona de salto. Mientras los paracaidistas recogían sus paracaídas y reconocían los alrededores, quedaron sobrecogidos por una abrumadura sensación de soledad y aislamiento. La aldea estaba en un pequeño valle de dos kilómetros de anchura rodeado por cimas montañosas cubiertas de bosques tropicales y bambúes. Los paracaidistas sabían que en algún lugar de aquel yermo había una poderosa fuerza del Viet Minh reuniéndose y preparándosé para avanzar en aquella dirección. Nadie esperaba pasar un buen rato en Tu-Le, pero los acontecimientos iban a rebasar sus peores temores.

El 6 BPC de Bigeard era un componente de elite de las fuerzas francesas que habían estado combatiendo contra las guerrillas del Viet Minh del general Vo Nguyen Giap en la Indochina francesa desde 1946. Los franceses demostraron estar muy capacitados para derrotar a las fuerzas guerrilleras siempre que podían disponer de su superior poder de fuego, por lo que en 1952 Giap decidió concentrar sus esfuerzos en las montañas septentrionales, donde el poder colonial no podía desplegar su artillería pesada y la frecuencia de los nublados reducía la efectividad de la cobertura aérea. Tres divisiones del Viet Minh, la 308.ª, la 312.ª y la 316.ª recibieron órdenes de avanzar hacia el sudoeste a través de las montañas, desde el

Debajo, derecha: Marcel Bigeard, oficial en jefe del 6 BPC. Debajo, izquierda: Un paracaidista francés en Indochina.





Orbis

río Rojo hasta el río Negro y de ahí a Laos. Los franceses se verían obligados a abandonar sus puestos exteriores en la región o bien pasar a reforzar y defenderlos, arriesgándose así a un gran desastre militar al combatir en condiciones desfavorables lejos de sus bases principales.

A comientos de octubre de 1952, ajenos al frenético nivel de actividad del Viet Minh, los franceses reforzaron su guarnición de Nghia Lo, considerada por ellos como puesto avanzado clave entre los ríos Rojo y Negro; pero no tenían ni idea de la magnitud de la ofensiva a la que se enfrentaban. Finalmente, el 14 de octubre, Giap lanzó sus tres divisiones y, en 24 horas, todas las pequeñas guarniciones entre Nghia Lo y el río Rojo habían sido derrotadas.

A las 22,00 horas del 15 de octubre, el 6 BPC recibió órdenes de prepararse para la acción. El general Raoul Salan, comandante de las fuerzas francesas en Indochina, se encontraba en aquel momento de visita en Saigón, tras dejar a su lugarteniente, el general de Linarès, al mando de Hanoi. De Linarès decidió inmediatamente enviar al 6 BPC a Tu-le, a 30 km de Nghia Lo. Él esperaba que desde allí, los

Tallandier

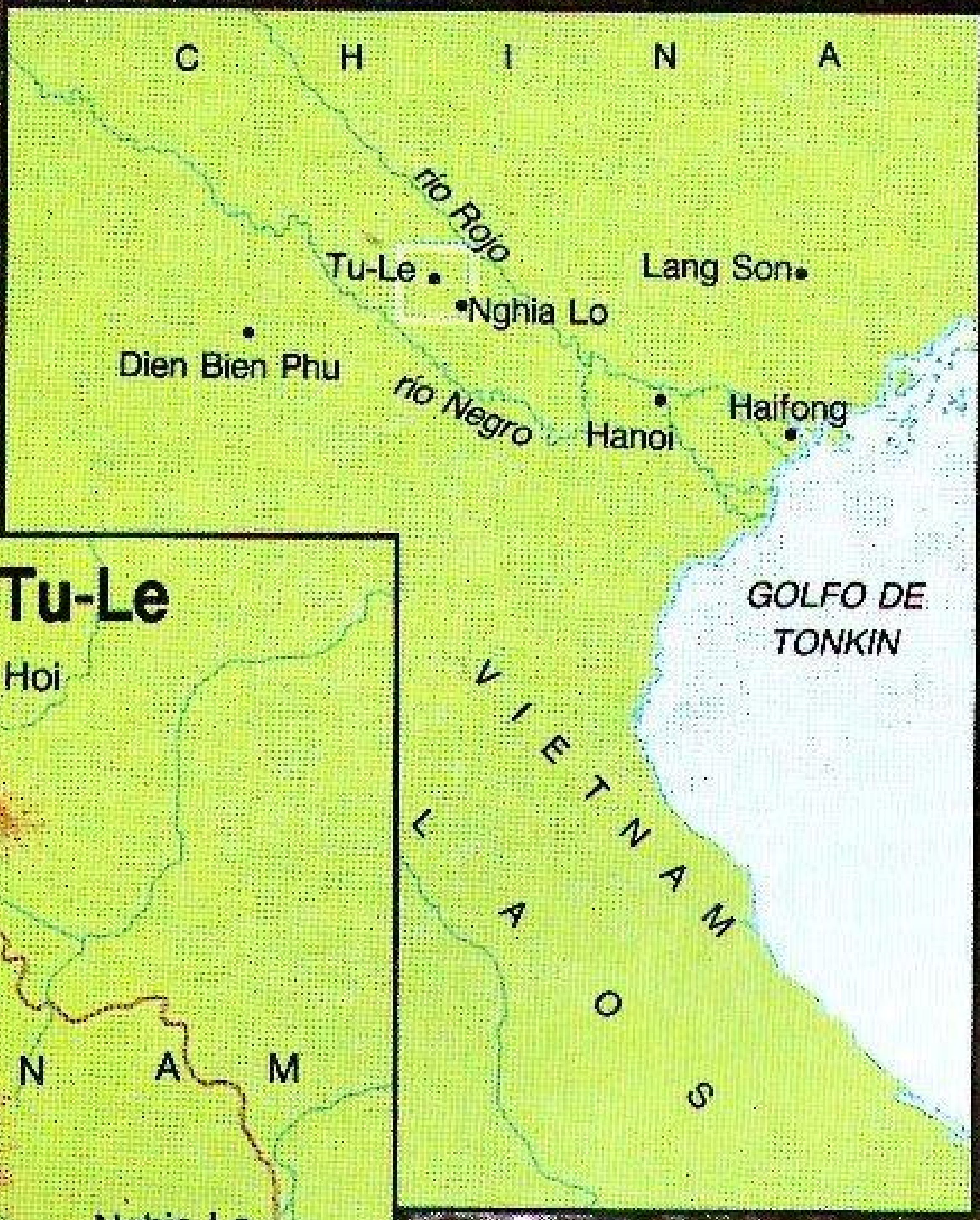
Derecha: Mientras llegan las órdenes por radio, un pelotón de ametralladoras de los paracaidistas franceses espera en una posición rocosa antes de un asalto del Viet-Minh.

Popperfoto



RETIRADA DESDE TU-LE

Con órdenes de reforzar la guarnición francesa de Tu-Le, los paracaidistas del 6 BPC fueron atacados por fuerzas inmensamente superiores del Viet Minh y tuvieron que efectuar una dura retirada a través de las montañas del noroeste de Vietnam.





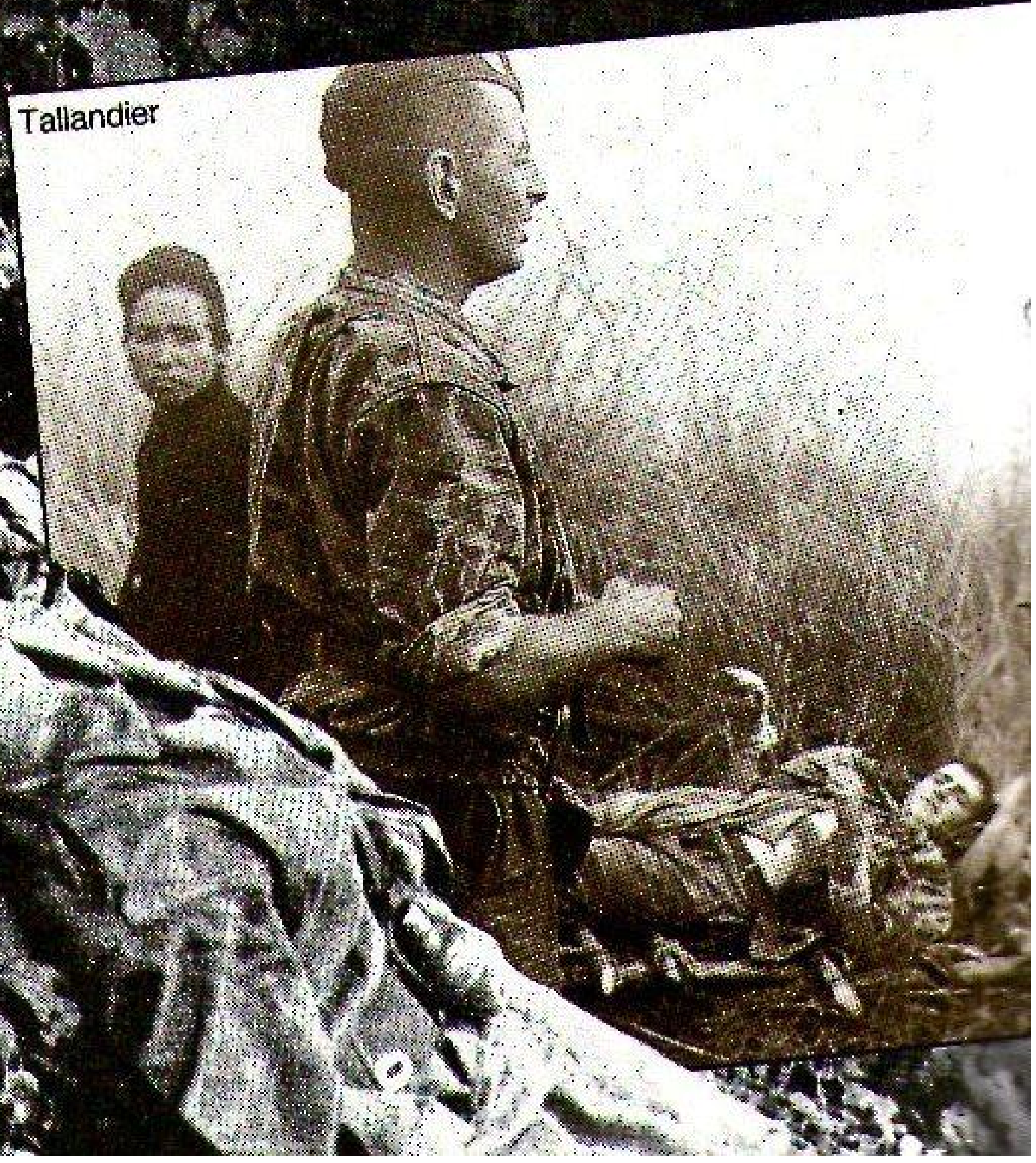
paracaidistas podrían efectuar contrataques sobre las líneas de comunicaciones enemigas, además de bloquear la ruta hacia el río Negro.

Al atardecer del 16 de octubre, los 666 hombres de Bigeard llegaron a salvo al suelo, aparte de algunas torceduras y magulladuras, y se reagruparon para recibir órdenes. Al darse cuenta de que el pequeño puesto de la propia Tu-Le, ocupado por una pequeña guarnición de tropas locales, no era defendible, Bigeard envió al grueso de su fuerza a los puntos elevados de las montañas colindantes para formar un conjunto de posiciones que se pudieran apoyar mutuamente. Sus dos compañías francesas, la 11.ª Compañía del teniente Le Roy y la 12.ª Compañía del teniente Trapp, se atrincheraron en las cimas situadas a un kilómetro al este de Tu-Le. La 6ª *Compagnie Indochinoise Parachutiste* (6 CIP), una de las compañías de paracaidistas vietnamitas del 6 BPC al mando de oficiales franceses, tomó posiciones al sur mientras que la otra, la 26 CIP, a las órdenes del teniente de Wilde, se unió a la Compañía de Mando en la defensa del propio puesto. Se enviaron patrullas a los caminos de montaña para que diesen alerta temprana de cualquier fuerza enemiga que se acercase.

Durante 24 horas todo estuvo tranquilo. Después, al amanecer del 17 de octubre, los hombres de Bigeard oyeron una especie de trueno distante por las montañas del este. Era el comienzo de la cortina de fuego de morteros y cañones sin retroceso del Viet Minh durante su ataque inicial sobre Nghia Lo. A las 09,00 horas de la mañana siguiente, ante una proporción desfavorable de 15 hombres a uno, la fuerza francesa de Nghia Lo había sido destruida. Cuando el general Salan recibió las noticias en su cuartel general, envió órdenes inmediatamente a Bigeard para que retirara su batallón y las guarniciones de los pequeños puestos avanzados en la zona posterior al río Negro. Si el batallón no salía a tiempo, sería rodeado y destruido, al igual que Nghia Lo.

Sin embargo, existía cierta ambigüedad en la orden: si Bigeard tenía que salvar a las guarniciones exteriores y, en especial, a la de Gia Hoi, situada unos 15 km al norte, tendría que esperar a que llegasen a Tu-Le antes de iniciar su retirada. Bigeard, que nunca rechazaba los riesgos, tomó la intrépida pero peligrosa decisión de quedarse en Tu-Le hasta la tarde del día 19, para que las tropas locales de Thai en Gia Hoi tuviesen tiempo de llegar allí.




Tallandier



Al amanecer del 19, Bigeard envió un destacamento de la 26 CIP para retener el paso de Kao Pha, una marcha de dos horas hacia el sur en la ruta de escape hacia el río Negro y a la 6 CIP la envió en misión de reconocimiento al sudeste, hacia Nghia Lo. Al mediodía, a seis kilómetros de Tu-Le, la fuerza de reconocimiento avistó una columna de infantería que avanzaba a través de una vasta meseta: aquel era, por fin, el enemigo. La 6 CIP tomó cuidadosamente posiciones en la ladera de una montaña que dominaba la meseta y esperó. Magnillat describió así lo que vino después:

"A las 16,30 horas, cuando la compañía inicial del Viet Minh empezó a pasar a 200 m bajo nosotros, la 6 CIP abrió fuego con sus ametralladoras y sus 10 automáticos simultáneamente. También se unieron los morteros de 60 mm y los cañones de 57 mm. Tras extenderse más de un kilómetro, la columna del Viet Minh se dividió, dispersándose por los arrozales secos. Nosotros podíamos ver cómo explosionaban los proyectiles en medio de aquel hormiguero; los cuerpos yacían por todos lados..."

Esta carnicería duró sólo unos pocos minutos. Después, la 6 CIP se dirigió de vuelta a Tu-LE esperando llegar justo a tiempo para la retirada. No obstante, a su regreso recibieron la noticia de que la guarnición de Gia Hoi aún no había llegado. "Bruno", como llamaban los hombres a Bigeard, había decidido esperar otra noche más. Aquello significaría con toda seguridad resistir un ataque.

Al anochecer, los hombres ocuparon sus posiciones cuidadosamente preparadas y se mantuvieron nerviosos y vigilantes. A las 23,00 horas, la densa oscuridad se vió quebrada por una columna de luces que serpenteaba por una ladera situada al noreste. Por fin había llegado la guarnición de Gia Hoi, con los hombres, mujeres y niños de Thai avanzando a la luz de las antorchas de bambú hacia Tu-Le. El Viet Minh ya debía estar en posición alrededor del valle, pero no abrieron fuego. Seguramente, su plan de ataque estaba ya decidido.

El choque del asalto lo sufrió la 11.ª Compañía, emboscada en ambos flancos a mitad de camino en el valle

A las 02,00 horas, un "para" de vigilancia en la posición este de la 12.ª Compañía, distinguió la silueta de un hombre que luchaba por liberarse de la alambrada de espino que constituía la línea defensiva más exterior. El paracaidista lo eliminó con una ráfaga de fuego automático. A los pocos segundos cayó un diluvio de fuego sobre la posición de la 12.ª Compañía y una segunda fuerza del Viet Minh abrió fuego contra el propio puesto de mando de Tu-Le. Las guerrillas se habían acercado bajo el amparo de la oscuridad y, desde el principio, el combate se desarrolló a corta distancia. Sin embargo, el Viet Minh había subestimado claramente la potencia de las defensas de los paracaidistas, preparadas y reforzadas durante los tres días anteriores. La táctica de las oleadas humanas que tan bien había funcionado en Nghia Lo, no resultaría esta vez aquí. Los cuerpos se apilaban junto a las alambradas de espino, mientras los paracaidistas mantenían una despiadada cadencia de fuego.

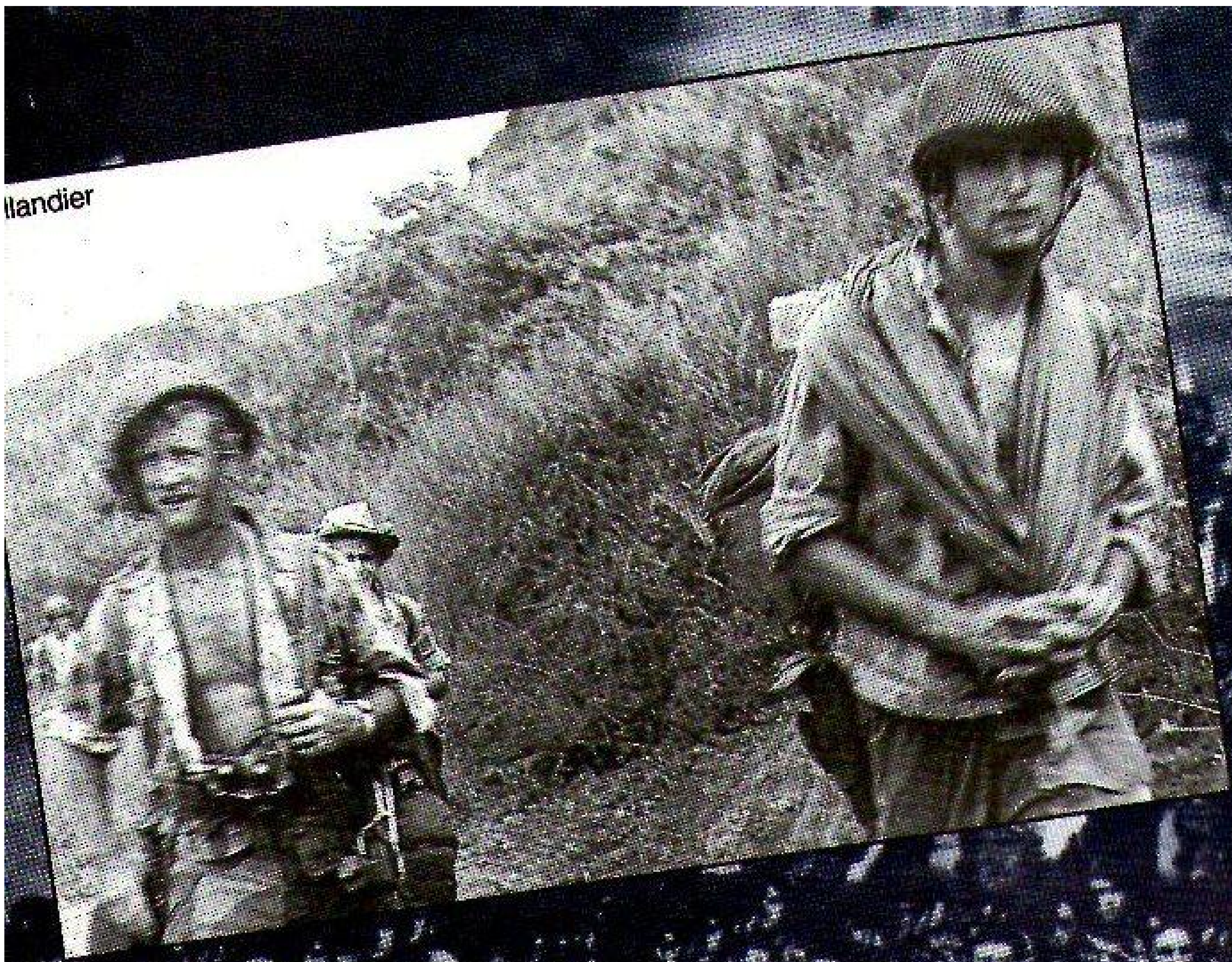
La 12.ª Compañía del batallón se llevó la peor parte del combate de aquella noche. En un momento determinado, el Viet Minh penetró en una sección externa de las defensas de la compañía y, desde allí, barrió la zona con fuego automático, inmovilizando a los defensores debajo de todos los escondites posibles. Un suboficial, el sargento Guérin, decidió que había que rechazar al enemigo como fuese. Tras salir a descubierto, se plantó frente a la posición ocupada por el Viet Minh y dirigió el fuego de su subfusil sobre los guerrilleros. Nadie podía sobrevivir mucho tiempo al descubierto y Guérin cayó enseguida, aunque el enemigo se vió obligado a retroceder hasta un terreno más seguro.

A las 06,30 horas, cuando el Viet Minh se retiró de Tu-Le perseguido por el fuego de los morteros franceses, los paracaidistas habían perdido a dos hombres y otros diez habían quedado malheridos. Se

Tras una feroz batalla en la jungla (debajo), miembros del 6 BPC yacen exhaustos en el camino (extremo izquierdo). Debajo, izq... Bigeard supervisa el traslado de un paracaidista herido. Inferior: El teniente de Wilde (centro) con su 26 CIP.



John Hillelson





Superior: Agotados por los numerosos y feroces encuentros con el Viet Minh, los paracaidistas del 6 BPC se dirigen cansinamente hacia el río Negro. Arriba: Derrotado en Indochina pero con la cabeza muy alta, Bigeard dirige el 3.er *Regiment de Parachutistes* por los Campos Elíseos el Día de la Bastilla de 1957.

contaron 96 cadáveres enemigos fuera de la alambrada. Pero Bigeard sabía que sólo habían conseguido un breve respiro. Si se dejaban rodear por el Viet Minh, su destino estaría sellado. Pero Bigeard permaneció en Tu-Le, esta vez para ver si las nubes que acariciaban las cimas de las montañas podrían permitir el aterrizaje de un avión Morane en la pequeña pista para evacuar a los heridos. A las 12,00 horas, el tiempo se había despejado lo suficiente como para que dos B-26 Invader bombardeasen y ametrallasen las concentraciones del Viet Minh en torno a Tu-Le, pero no apareció ningún Morane. Ni siquiera Bigeard podía esperar más. A las 13,00 horas, el batallón empezó por fin a retirarse. Los primeros en partir fueron las tropas Thai y la guarnición que había llegado de Gia Hoi. Les siguió la 26 CIP (de la que parte se hallaba instalada ya en el paso de Kao Pha), la Compañía de Mando, la 11.ª Compañía y, en la retaguardia, la 12.ª Compañía. La 6 CIP tomó posiciones en la cima de la primera línea de montañas situadas detrás de Tu-Le. Los soldados en retirada pasarían a través de la 6 CIP que, más tarde, se uniría a la retaguardia. El cuerpo principal del batallón, que llevaba a los heridos en camillas y a los familiares de los Thai, avanzó sin problemas hacia el siguiente valle y marcharon hacia Kao Pha. Pero mientras la 12.ª Compañía pasaba a través de la 6 CIP, se avistó una columna de infantería del Viet Minh que subía por la colina unos cientos de metros por detrás de ellos, con cascos cubiertos por hojas de palmeras, un tradicional camuflaje de jungla. La retaguardia francesa abrió fuego, esperando retrasar el avance enemigo mientras los comandantes de compañía recibían órdenes para acelerar la retirada a través del valle hacia Kao Pha. Pronto aparecieron tropas del Viet Minh por todas partes en aquellas boscosas laderas. El combate se inició también abajo, en el valle, cuando el Viet Minh intentó cortar el batallón en dos. El choque del asalto lo sufrió la 11.ª Compañía, emboscada por ambos flancos a mitad de camino en el valle. Al tiempo que la 12.ª Compañía y la 6 CIP empezaban a retirarse, se dividieron en pequeñas unidades que intentaban como podían abrirse paso por separado.

Entre los secos arrozales del valle los hombres se enfrentaron en un brutal cuerpo a cuerpo mientras se escondían en torno a los diques terrosos que dividían los arrozales. El teniente Magnillat estuvo en el centro de la operación:

"Los paracaidistas europeos y vietnamitas se apoyaron unos a otros, saltando de talud en talud durante las pausas del combate y arrojándose después al suelo para abrir fuego cuando veían al enemigo, delante, detrás, a la izquierda, a la derecha... Yo seguí la línea de la ruta, sembrada de cadáveres y moribundos... No había nada que se pudiera hacer y, al igual que los otros, vacié mis cargadores para abrirme paso..."

Anochecía cuando el último de los paracaidistas llegó, ensangrentado, ayudando a camaradas heridos y dejando un rastro de muertos tras sí, al camino que conducía a Kao Pha. El Viet Minh realizó un flojo intento por seguirlos pero fue fácilmente rechazado. Ya habían tenido suficiente aquel día. Una vez reagrupados, los hombres de Bigeard pudieron contabilizar las pérdidas: 83 muertos o desaparecidos, 34 de ellos de la 11.ª Compañía y 22 de la 6 CIP.

Para entonces, los hombres de Bigeard estaban exhaustos, física y psíquicamente, pero sabían que debían avanzar de forma inmediata. Habían agotado las tres cuartas partes de la munición; no podrían soportar otro gran encuentro con el Viet Minh. A las 02,00 horas del 21 de octubre, el batallón partió una vez más para recorrer los 70 km que faltaban para río Negro, con los Thais en cabeza junto con los heridos, después, la vapuleada 6 CIP y la 11.ª, mientras que el propio Bigeard con las restantes compañías guardaban la retaguardia. El avance era dolorosamente lento en la densa oscuridad de la jungla montañosa.



Comandante Marcel Bigeard, 6.º BPC, Indochina

El comandante Bigeard lleva una versión adaptada del uniforme mimético británico, con botas y polainas de cuero marrones. Su gorra de faena era la favorita de muchos paracaidistas.

Al amanecer disminuyeron los problemas de avance pero se produjeron nuevos ataques del Viet Minh. En primer lugar, la Compañía de Mando de Bigeard se volvió para enfrentarse a los enemigos desde la retaguardia para rechazarlos con un fuego concentrado. Luego, las otras compañías se encargaron de cubrir la retirada deteniéndose momentáneamente para enfrentarse al Viet Minh y apresurarse para unirse a la columna. De este modo, el batallón llegó a salvo al valle de Muong Chen al mediodía; en este valle había otra pequeña guarnición de tropas Thai. Al tiempo que sus hombres se lavaban en el río Nam Chang de la suciedad y la sangre acumulada en los dos últimos días, Bigeard solicitó por radio a Salan un envío aéreo inmediato de suministros y ataques aéreos contra el Viet Minh que les perseguía. Ambas peticiones fueron cumplimentadas por la tarde con ataques de aviones B-26 que retuvieron el avance enemigo, dando tiempo así a que los hombres descansaran y se reequiparan. Al anochecer, el batallón estaba listo para la marcha.

Sucios, pálidos y ojerosos, los paracaidistas parecían fantasmas venidos del país de la muerte. En total, quedaron atrás 91 hombres

Para el batallón de Bigeard, el viaje nocturno que siguió fue una completa tortura. Los exhaustos hombres llevaban casi todos una pieza de equipo pesado, aparte de su propia mochila y su fusil, y se abrieron paso por la garganta a través de las oscuras laderas, con unas peligrosas pendientes. Mientras atravesaban los rápidos torrentes de las montañas, los soldados formaron cadenas humanas para evitar ser arrastrados por las corrientes. Cuando el cansancio llegó al límite en el transcurso de aquella tercera noche sin dormir, algunos hombres se tumbaron al lado del camino esperando que los dejasen morir antes que seguir, pero los oficiales y suboficiales los golpeaban despiadadamente con palos de bambú hasta que se ponían en pie y continuaban la marcha.

A la mañana siguiente, 22 de octubre, vieron la primera señal de que su terrible odisea iba a terminar pronto. A partir de las 10,00 horas los paracaidistas pasaron junto a una larga columna del 56.º Batallón vietnamita que marchaba en dirección opuesta para encargarse de detener el avance del Viet Minh. Los hombres de Bigeard se animaron de forma visible y, a las 18,30 horas toda la fuerza había llegado al puesto de Bang I Tong, donde por fin parecía que podrían descansar. Sin embargo, dos horas más tarde se recibió un mensaje en el que se informaba que el batallón vietnamita estaba en franca retirada.

La perspectiva de otra noche de marcha era muy dura para aquellos hombres, pero esta vez el terreno era más practicable y, de algún modo, consiguieron extraer sus reservas de energía y utilizarlas. Hubo algunos momentos difíciles cuando cruzaron unos anchos afluentes pero, al amanecer, las unidades ya habían embarcado en canoas tailandesas para vadear el río Negro. Sucios, pálidos, ojerosos, los paracaidistas parecían fantasmas venidos del país de la muerte. En total, quedaron atrás 91 hombres.

AUSTRALIA EN GUERRA

Gran Bretaña declaró la guerra a Alemania el 4 de agosto de 1914 y todas las naciones y territorios que constituían el amplio Imperio Británico suministraron rápidamente ayuda a la madre patria. A las pocas semanas del comienzo de la guerra, miles de australianos habían respondido a los carteles de reclutamiento y la 1.ª División de Infantería de la Fuerza Imperial Australiana (AIF) quedó formada a finales de mes. La división tenía tres brigadas que comprendían un total de 12 batallones. Las primeras tropas australianas llegaron a Egipto a finales de noviembre de 1914 y fueron enviadas a proteger el canal de Suez del Ejército turco en Palestina. En Gallípolli, el Cuerpo de Ejército australiano y neozelandés (ANZAC) se sometió a una prueba de coraje y habilidad militar que aprobarían de modo brillante. Tras la evacuación de la fuerza expedicionaria aliada de la península de Gallípolli, los australianos fueron trasladados a Francia y lucharon en la batalla del Somme, en 1916, con gran distinción, sobre todo durante la captura de Pozières el 20 de julio. Su gran espíritu de agresividad era insuperable. El Ejército siguió creciendo y, en 1917, el orden de batalla de la Fuerza Imperial australiana consistía en cinco divisiones de infantería, cinco brigadas de caballería ligera y unidades de apoyo que incluían artillería pesada y formaciones de transporte motorizado. Cada división tenía su propia artillería de campaña, baterías de morteros de trincheras, de ametralladoras, de ingenieros y unidades de armas. Con la llegada de cuatro divisiones de Canadá y una de Nueva Zelanda, las unidades del ANZAC adquirieron una gran importancia como vanguardia del Ejército británico en el Frente Occidental.

ANZAC

Durante la campaña de Gallípolli de 1915, el ANZAC demostró su tenaz espíritu de combate con un temible ataque sobre las defensas turcas en Pino Solitario.

En julio de 1915, a pesar del intenso calor del verano mediterráneo, los ingenieros *Dominion* del ANZAC (el Cuerpo de Ejército australiano y neozelandés) trabajaron frenéticamente abriendo túneles y zapas desde las trincheras australianas hacia las defensas turcas de Pino Solitario. La construcción de caminos en la dura roca de la península de Gallípoli era un trabajo lento y difícil pero no imposible. La fuerza expedicionaria aliada había desembarcado en las playas de Gallípolli en abril y los ANZAC, en concreto, en la "cala Anzac", situada en la costa occidental. Durante los tres meses siguientes, ambos bandos construyeron un amplio sistema de túneles bajo la tierra de nadie.

Sobre el terreno, los cerros puntiagudos y las profundas gargantas de Gallípolli favorecían a los defensores turcos y limitaban los movimientos de los Aliados. Atrincherados en las elevaciones de terreno que dominaban las posiciones aliadas dispersas por la línea de playa, indudablemente los turcos tenían las de ganar. La cala Anzac era especialmente vulnerable en este sentido; casi toda la zona estaba abierta al fuego de las ametralladoras de largo alcance y a las acciones de los francotiradores enemigos.

La decisión de atacar las posiciones turcas en Pino Solitario se basaba en dos consideraciones. La primera era la creencia de que su captura aliviaría la presión existente sobre numerosos puntos fuertes australianos. En segundo lugar, se esperaba que la batalla podría atraer la atención de las reservas turcas mientras que en la bahía de Suvla se llevaba a cabo, en la noche del 6 de agosto, un gran desembarco británico. En efecto, el ataque australiano en Pino Solitario sólo fue una treta, pero el mando aliado argumentó que un buen desembarco en Suvla podría suponer la diferencia entre la victoria y la derrota de toda la campaña.

Los turcos habían dedicado mucho tiempo y esfuerzo a consolidar Pino Solitario; delante de ellos había una gran elevación en las líneas australianas, conocida como el "Grano", fuertemente defendida. En su punto más cercano, las dos líneas de trincheras avanzadas estaban a 70 m, extendiéndose a una distancia máxima de 130 m. Detrás de la primera línea turca estaban las habituales líneas de apoyo, enlazadas unas con otras mediante una red de trincheras de comunicaciones. Los turcos habían instalado en la posición de Pino Solitario numerosos nidos de ametralladoras capaces de barrer toda la tierra de nadie.

Las defensas consistían en una línea de tiro principal con su parapeto claramente visible a los turcos. No obstante, unos 10 m por delante había una línea paralela de trincheras conectada a la línea de tiro principal mediante numerosos túneles. Además, tres túneles iban desde las trincheras de enlace hacia la línea turca; en cada una había una gran carga de amonal preparada para explosionar.

El asalto se fijó para la tarde del 6 de agosto, a cargo de los cuatro batallones de la 2.ª Brigada de la 1.ª División australiana al mando del general de Brigada Nevill Smyth. El 1.er Batallón se mantendría detrás mientras la reserva de la brigada, preparada para apoyar el ataque principal o, si la infantería australiana capturaba Pino Solitario, para recibir el choque principal del inetivable contrataque turco. De







los tres batallones de asalto, el 2.° se desplegó por la derecha, el 3.° por el centro y el 4.° por la izquierda. Cada batallón envió 50 hombres por delante en las trincheras de enlace con la misión de correr a la cabeza del avance principal, saltar la primera línea turca y atacar al enemigo en las trincheras de la segunda y tercera líneas. El grueso de la fuerza principal tenía instrucciones de luchar contra las defensas de la primera línea turca antes de avanzar y unirse a los supervivientes de la guardia de avanzadilla. Una vez reunidos con ésta, los batallones tenían que instalar posiciones defensivas antes del anochecer. Los soldados de la 1.ª Brigada australiana eran voluntarios bien adiestrados, con una gran experiencia de combate tras ellos. Lo más importante era que su moral estaba alta.

A las 16,30 horas comenzó el bombardeo preliminar: a los pocos cañones y obuses de campaña de la brigada se sumaron algunos cañones de largo alcance a bordo de varios buques en el mar. El bombardeo, que duró una hora, fue limitado, consecuencia de la escasez crónica de munición. Sin embargo, ayudó a aplastar y cortar las alambradas de espino instaladas delante de las trincheras enemigas y también mantuvo agachadas las cabezas de los soldados de la primera línea turca.

A las 17,30 horas, los cañones quedaron en silencio, sonó el silbato y la 1.ª Brigada australiana trepó sobre el parapeto de la tierra de nadie. Simultáneamente, las tres minas explosionaron sembrando la confusión entre las filas turcas. A pesar de ello, a los pocos segundos se levantaron y empezaron a dirigir una

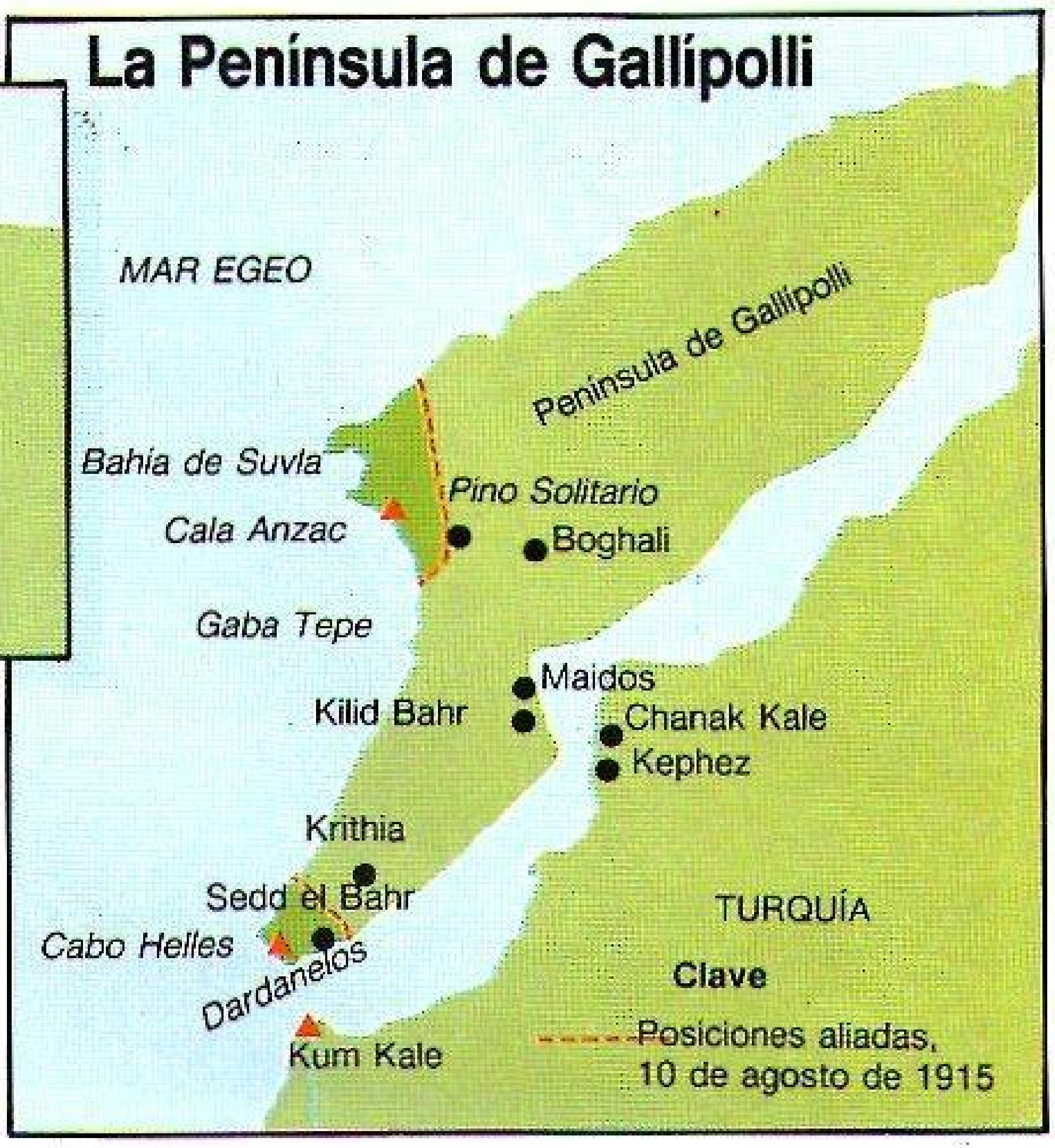
Arriba, izquierda: Embarcados en el *Lutzow*, antiguo crucero alemán, soldados del ANZAC zarpan hacia la península de Gallípolli en abril de 1915. Aunque la campaña rápidamente se convirtió en una guerra de trincheras (arriba, derecha), los indómitos ANZAC se mantuvieron firmes en sus intentos por atacar las líneas turcas. Debajo: Carga a la bayoneta de las tropas de los Dominios.



La Batalla de Pino Solitario
Los ANZAC en Gallípolli, agosto 1915

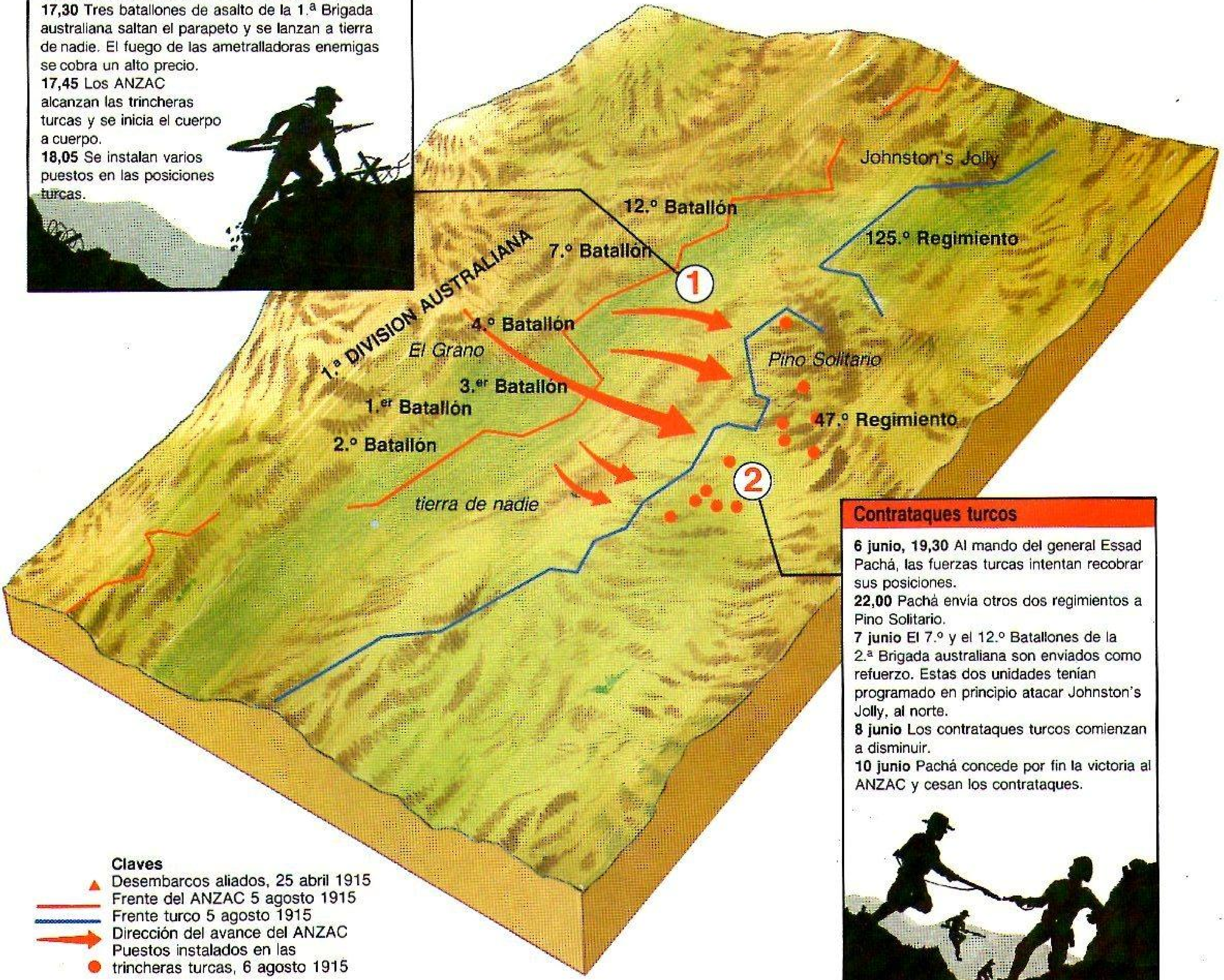
A comienzos de 1915, los Aliados querían romper el estancamiento del Frente Occidental abriendo un nuevo frente en el este. El 25 de abril, 70 000 soldados británicos, franceses, australianos y neozelandeses desembarcaron en la península de Gallípolli como parte de la Fuerza Expedicionaria aliada. La 29.ª División británica desembarcó en el sur de la península, en cinco playas del cabo de Helles. Los ANZAC desembarcaron más al norte, encima de Gaba Tepe, y los franceses efectuaron un desembarco provisional en Kum Kale, en el lado asiático de los Dardanelos. No obstante, los defensores turcos estaban bien atrincherados y la campaña degeneró rápidamente en una guerra de trincheras.
Las numerosas bajas aliadas fueron la causa de una nueva estrategia en el verano de 1915; las fuerzas ANZAC recibieron órdenes de realizar un ataque de diversión de las trincheras de la primera línea turca en Pino Solitario, para que tuviese lugar un nuevo desembarco aliado en la bahía de Suvia, al norte.





El asalto a Pino Solitario

6 junio, 16,30 se inicia el bombardeo preliminar.
17,30 Tres batallones de asalto de la 1.ª Brigada australiana saltan el parapeto y se lanzan a tierra de nadie. El fuego de las ametralladoras enemigas se cobra un alto precio.
17,45 Los ANZAC alcanzan las trincheras turcas y se inicia el cuerpo a cuerpo.
18,05 Se instalan varios puestos en las posiciones turcas.



Contrataques turcos

6 junio, 19,30 Al mando del general Essad Pachá, las fuerzas turcas intentan recobrar sus posiciones.
22,00 Pachá envía otros dos regimientos a Pino Solitario.
7 junio El 7.º y el 12.º Batallones de la 2.ª Brigada australiana son enviados como refuerzo. Estas dos unidades tenían programado en principio atacar Johnston's Jolly, al norte.
8 junio Los contrataques turcos comienzan a disminuir.
10 junio Pachá concede por fin la victoria al ANZAC y cesan los contrataques.



lluvia de balas sobre los australianos. La experiencia del soldado raso C.R. Duke, del 4.º Batallón, a la izquierda del avance, ejemplifica la de la mayoría:

"Mientras esperábamos el silbato, la tensión era insoportable. El fuego se intensificaba y nos quedaban 70 u 80 m por delante; el ruido de los disparos me daba la impresión de que sólo estábamos rizando el rizo. Teníamos que ir derechos a la trinchera de tercera línea por encima de las otras. Llegué a ella totalmente exhausto y estaba recuperando el aliento cuando un enorme turco llegó corriendo perseguido por dos australianos; cuando pasó junto a mí le disparé en la espalda.

Inmediatamente llegaron más turcos y yo intenté clavarle la bayoneta a uno pero la hoja se incrustó en su correaje de cuero y, cuando estaba a punto de dispararme, un fusil disparó por encima de mi hombro y lo abatió. Disparé contra una cabeza de pelo negro que asomaba sobre la trinchera y en respuesta, nos lanzaron dos granadas. Quedé paralizado por el terror mientras esperaba que explosionasen pero ninguno de nosotros resultó gravemente herido. Subimos el escalón de tiro para enfrentarnos a los turcos que, aparentemente, estaban a punto de atacar, pero unos disparos bien dirigidos nos alcanzaron, matando a seis de nosotros e hiriéndonos a los dos restantes".

Los soldados que atacaron la trinchera principal de la primera línea enemiga encontraron casi intacta la barrera de troncos y durmientes que la protegían por lo que resultaba imposible para la mayoría de los hombres entrar en la propia trinchera. Mientras intentaban abrirse paso, los australianos recibían disparos procedentes de las troneras de las defensas turcas. Un observador situado en el extremo australiano de la tierra de nadie contemplaba impotente:

"Se podía ver a los hombres intentar febrilmente abrir un camino en las trincheras. Un hombre prestó un inestimable servicio al colocarse delante de las trincheras turcas, por debajo del parapeto, para romper con su bayoneta las troneras hechas con paja y arcilla".

Una segunda oleada de australianos corrió sobre la tierra de nadie y se lanzaron al ataque: algunos hombres se dedicaron a destruir la trinchera principal de tiro turca mientras que otros avanzaron hacia las trincheras de comunicaciones enemigas. Al llegar a su objetivo, estos hombres saltaban dentro y empezaban a abrirse paso hasta la trinchera cubierta.

La artillería turca reaccionó rápidamente y propor-

Debajo: Soldados australianos en una abarrotada trinchera avanzada. El soldado de la izquierda emplea un periscopio para vigilar las posiciones de los turcos. A su derecha, la instalación de un "periscopio de tiro". Arriba: Un ANZAC herido se abre paso hasta el hospital de sangre.



LA CAMPAÑA DE GALLÍPOLLI

A finales de 1914, el principal escenario de la guerra en el Frente Occidental había degenerado en unas costosas tablas con pocas perspectivas de victoria segura. Sin embargo, con la entrada de los turcos en la guerra como aliados de Alemania a comienzos de 1914, Gran Bretaña obtuvo una oportunidad para ejercer su poderío marítimo en nuevos escenarios de operaciones.

La captura de los Dardanelos era considerada por los Aliados como el primer paso para un asalto sobre Constantinopla. Al principio, el Primer Lord del Almirantazgo, Winston Churchill, creía que se podía conseguir este objetivo gracias a la Armada Real. El ataque naval se inició el 19 de febrero de 1915, pero los resultados desilusionaron a causa de la fuerte resistencia turca con sus obuses costeros. Cuando las minas turcas también comenzaron a causar numerosas bajas, se decidió pasar a operaciones combinadas de tierra y mar. Así, se reunió una fuerza expedicionaria mixta del ANZAC, los británicos y los franceses, bajo el mando del general sir Ian Hamilton, en la primavera de 1915. Su objetivo era asegurar la península de Gallípolli. Se lanzó un asalto anfibio el 25 de abril pero las dificultades logísticas y las bien organizadas defensas turcas hicieron que la permanencia aliada en el cabo de Helles y en la cala Anzac fuese muy débil.

A comienzos de agosto, mientras las fuerzas del ANZAC realizaban ataques de diversión hacia las montañas de Sari Bair, se efecturon nuevos desembarcos en la bahía de Suvla. Sin embargo, los éxitos iniciales se vinieron abajo por los fallos y la total inexperiencia de los mandos y no se aprovechó por completo la cabeza de playa. Esta incapacidad para abrirse paso en la península condujo a crecientes peticiones de retirada de los Aliados. En diciembre de 1915, unas evacuaciones bien planeadas facilitaron la retirada de las tropas sin pérdidas de vidas.

cionó apoyo a su infantería defensora. A los cinco minutos de iniciarse el ataque australiano, el enemigo corría ya por la tierra de nadie y llegaba a las trincheras de primera y segunda línea australianas. Éste causó numerosas víctimas en la reserva y frenó el avance de la primera línea. Los australianos que combatían contra los turcos en la posición de Pino Solitario enviaron desesperadas peticiones de refuerzos y se lanzó una nueva oleada. Las trincheras de primera línea australianas, antes totalmente ocupadas, se vaciaron con rapidez dejando sólo una débil línea de resistencia. Para el general Smyth y los comandantes de su batallón, el combate se desarrollaba en un estado de casi total confusion; los cinco intentos separados de los técnicos de transmisiones de tender cables telefónicos por la tierra de nadie resultaron inútiles. La combinación de proyectiles explosivos y de metralla había destruido repetidamente los cables. Tras casi media hora de combate, los heridos que aún podían andar volvieron a las líneas australianas. Con ellos llegó la noticia de que, aunque se habían capturado tres líneas de trincheras turcas, todavía quedaba mucho por asegurarlas.

"El enemigo se lanzó a bayoneta calada por el norte y el sur"

La lucha por conseguir el control de las trincheras fue excepcional por su ferocidad; los australianos mantenían la presión sin tener en cuenta sus bajas mientras los turcos se negaban a ceder. Mientras pequeños grupos de australianos se abrían paso entre las zanjas de tiro de las laberínticas defensas de Pino Solitario, los muertos y moribundos bloqueaban las trincheras formando montones de hasta cuatro y cinco cuerpos. Un joven soldado recordó después claramene la imagen de dos hombres que se habían clavado sus bayonetas el uno al otro al mismo tiempo y permanecían muertos juntos. Ambos bandos arrojaban granadas en torno a las zanjas, sobre todo los turcos, que tenían grandes cantidades a mano. Frente a ello, hubo muchas ocasiones en que intrépidos australianos cogían las granadas que el enemigo lanzaba y se las enviaban de vuelta.

Los australianos mantuvieron la presión y los turcos empezaron a ceder de forma gradual. El mayor Stevens del 2.º Batallón consiguió un notable golpe en el mismo corazón de la defensa turca al dirigir una carga contra una trinchera principal bombardeando y disparando durante el avance. El periodista Philip Schuler, que estuvo en Pino Solitario, narra la gesta de Stevens:

"El mayor Stevens se enfrentó cara a cara con un oficial alemán en la boca de un túnel. En este túnel había unos 70 turcos. El alemán disparó a bocajarro contra el australiano pero erró el tiro y fue derribado por un hombre que marchaba detrás de Stevens. Los turcos del túnel se rindieron. Habían ido allí al comienzo del bombardeo, como era su costumbre, y no habían tenido tiempo de ocupar las trincheras antes de que los australianos estuviesen encima de ellos."

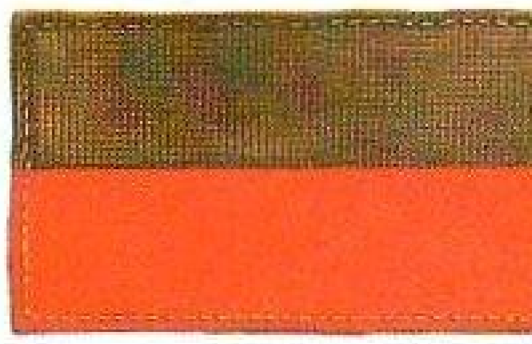
A las 18,30 horas, se envió al 1.er Batallón a reforzar la línea y permitir un descanso a los tres maltrechos batallones restantes. Schuler estaba entonces en el sistema de Pino Solitario y narró así los siguientes acontecimientos:

"A las 7 de la tarde, cuando ya había pasado el primer choque, el enemigo efectuó su primer esfuerzo violento por recapturar las trincheras perdidas. Fue un asalto furioso, realizado sobre las trincheras de comunicaciones con un enorme diluvio de granadas. En algunos sitios cedimos y en otros hicimos retroceder al enemigo a lo largo de sus trincheras. El enemigo presionaba por el norte y por el sur a bayoneta calada. Caían bajo nuestras ametralladoras y nuestras granadas. Los australianos se mantuvieron en sus puestos frente a una proporción desfavorable de cuatro hombres a uno; combatieron durante toda la noche y, mientras lo hacían, construían los escudos y protecciones con cualquier material que encontraban a mano. Se utilizaron miles de sacos de arena para reforzar la posición."

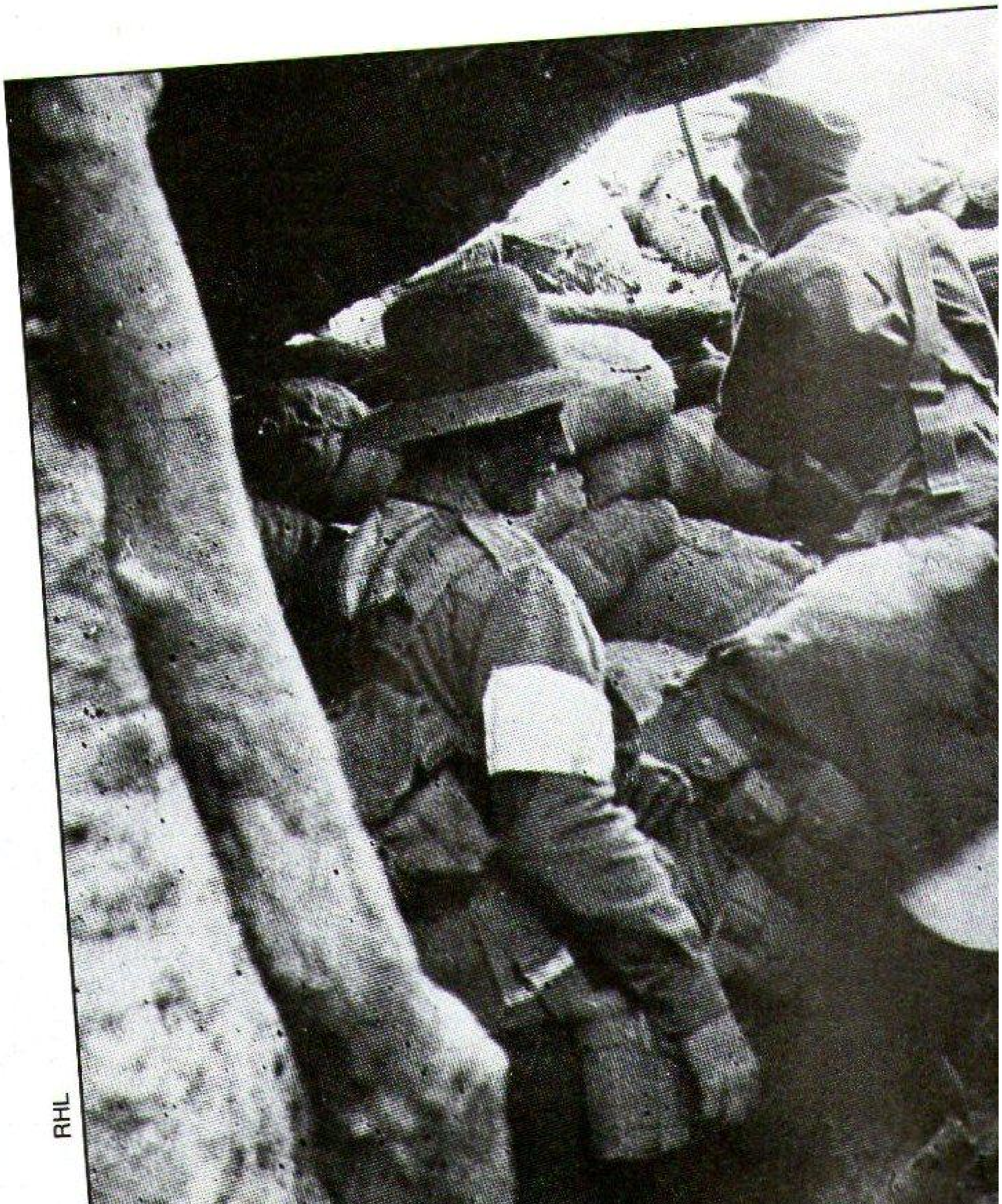
A lo largo de la noche, dos de los túneles empleados para explosionar las minas delante de las posiciones turcas, fueron adecentados y ampliados para formar improvisadas trincheras. Se utilizó una para enviar munición, alimentos y bebidas, almacenar equipos y refuerzos, y el otro sirvió como conducto de evacuación de los heridos que volvían de Pino Solitario.

Bajo la protección de la oscuridad, al mismo tiempo que los australianos construían bloqueos de trincheras y cambiaban los parapetos, los turcos lanzaron un ataque tras otro mientras se oían sus gritos de guerra, "Alah, Alah", por encima del ruido de las ametralladoras y fusiles cuyo desgarrador fuego los hizo retroceder una y otra vez.

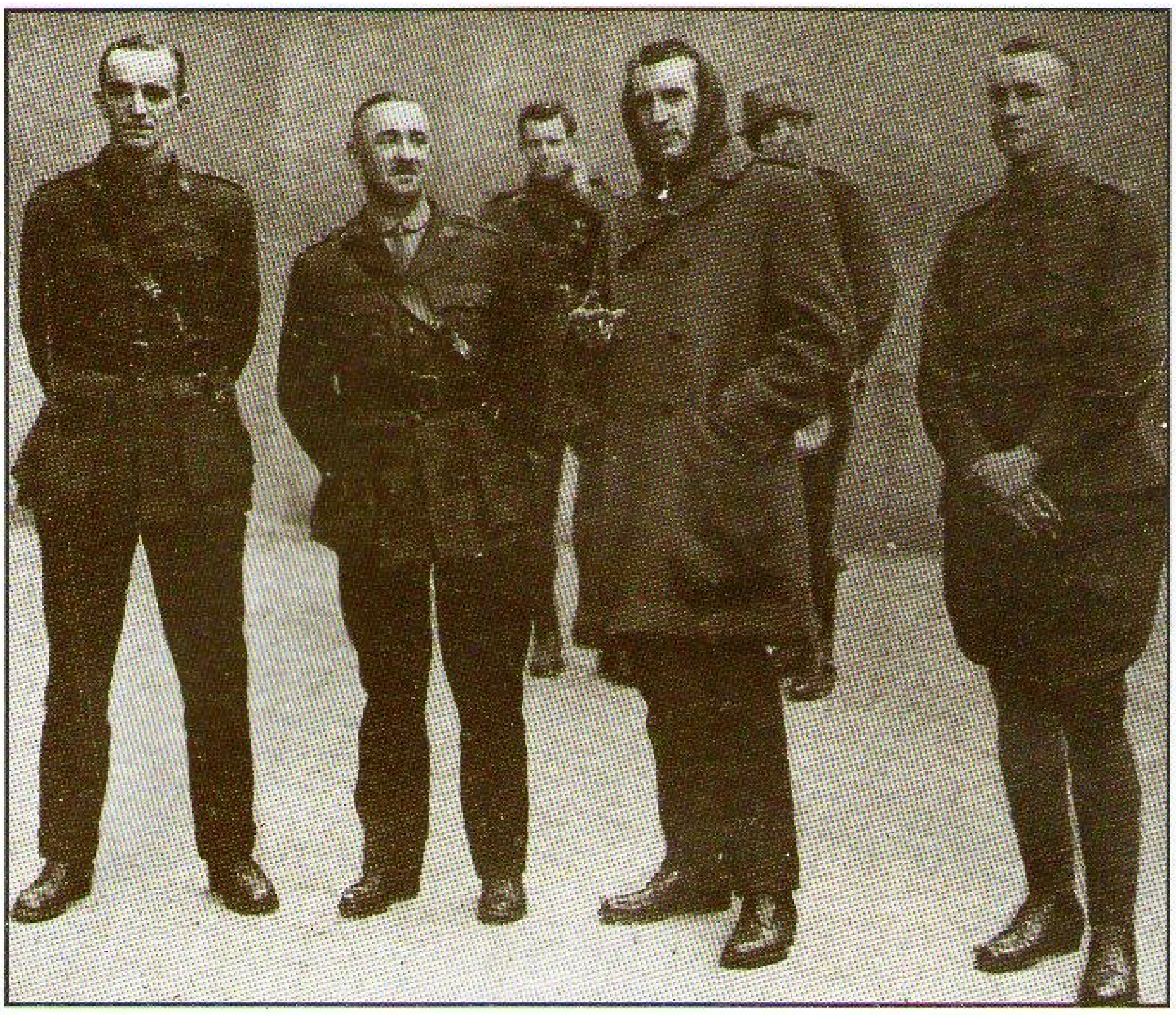
En el transcurso de los días siguientes, los turcos persistieron en sus incansables contrataques, enviando hombres a la muerte de una forma despiadada. Al cambiar su función de atacantes a defensores, los australianos se encontraban en la segunda fase de la batalla, que era tan dura como la primera. Aunque el 7.º y el 12.º batallones de la 2.ª Brigada se trasladaron para reforzar la posición, los turcos penetraron en las



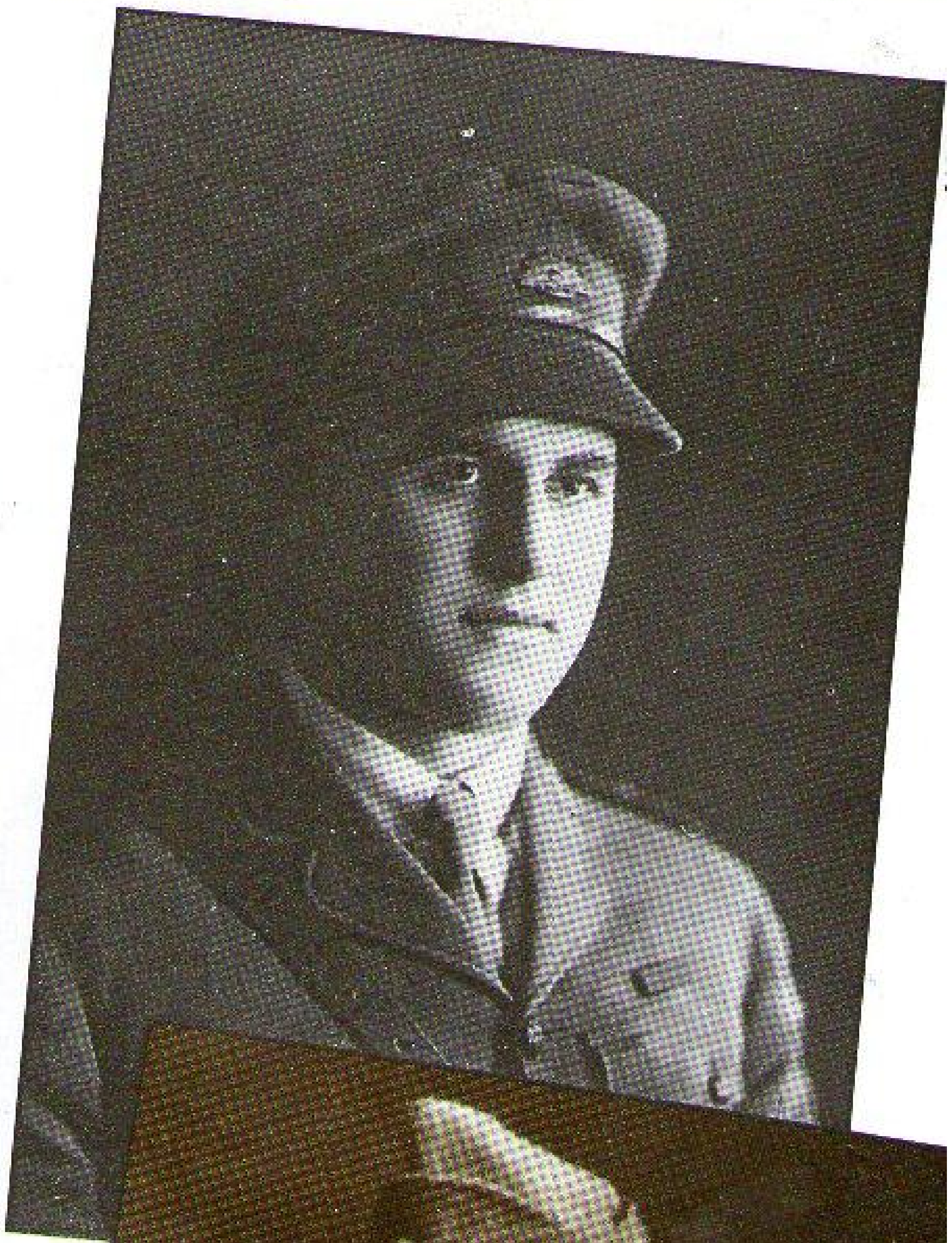
Tras llegar a Pino Solitario, los batallones asaltantes se vieron sometidos a una sucesión de frenéticos contrataques turcos. Los australianos, sin embargo, siguieron su avance y, en un punto determinado, hubo que apostar piquetes en las trincheras de enlace del ANZAC que conducían a Pino Solitario para impedir que los hombres entrasen en liza sin la adecuada autorización. Dos días después del asalto inicial, el 7.º Batallón (cuya insignia se muestra arriba) se adelantó para reforzar las posiciones capturadas. En la feroz lucha que siguió, cuatro de los hombres del batallón ganaron la Cruz Victoria: el cabo W. Dunstans (extremo derecho, arriba), el cabo A. Burton (extremo derecho, centro) y los tenientes W. Symons y F. Tubb (derecha, por la izquierda).

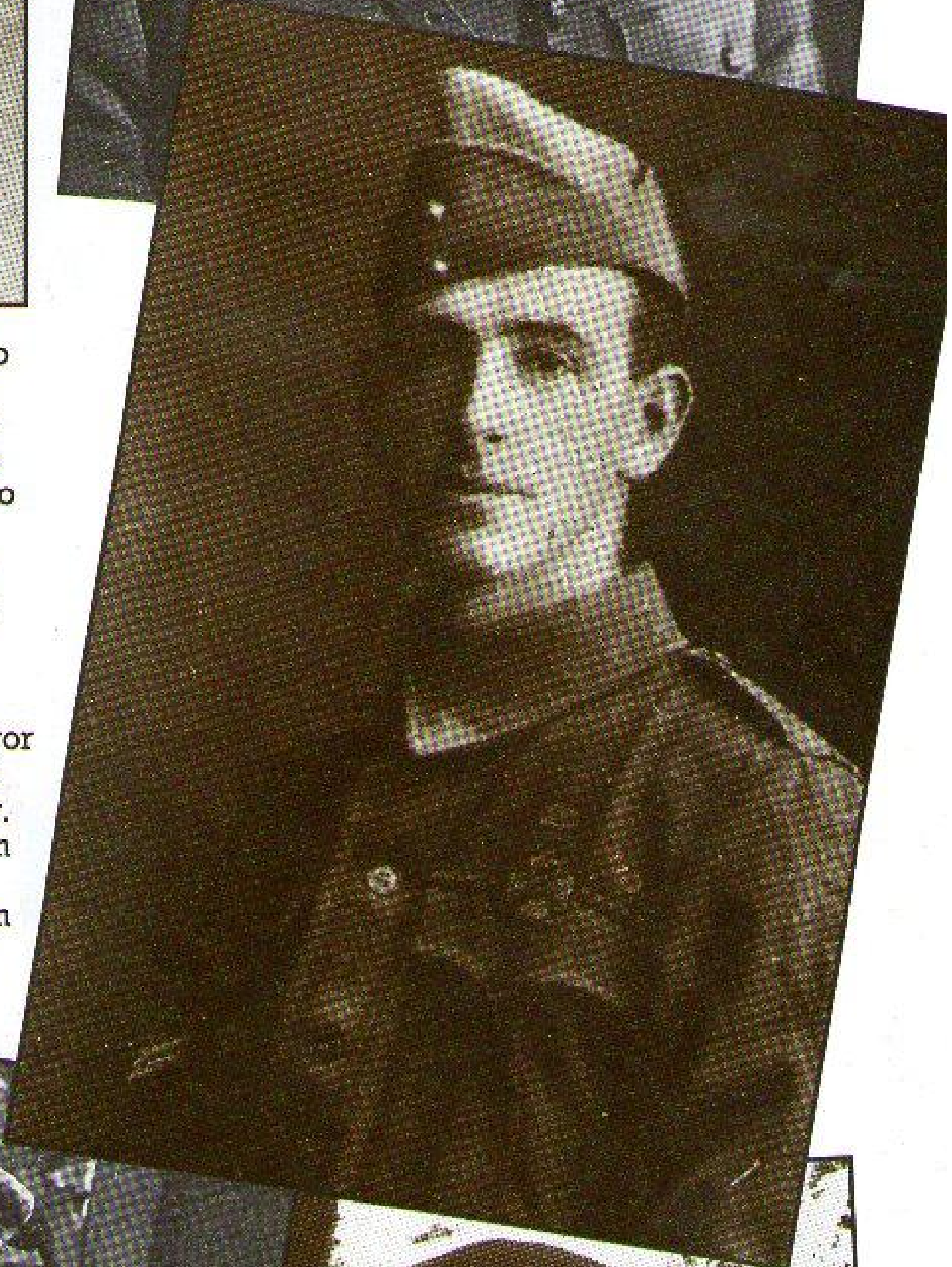


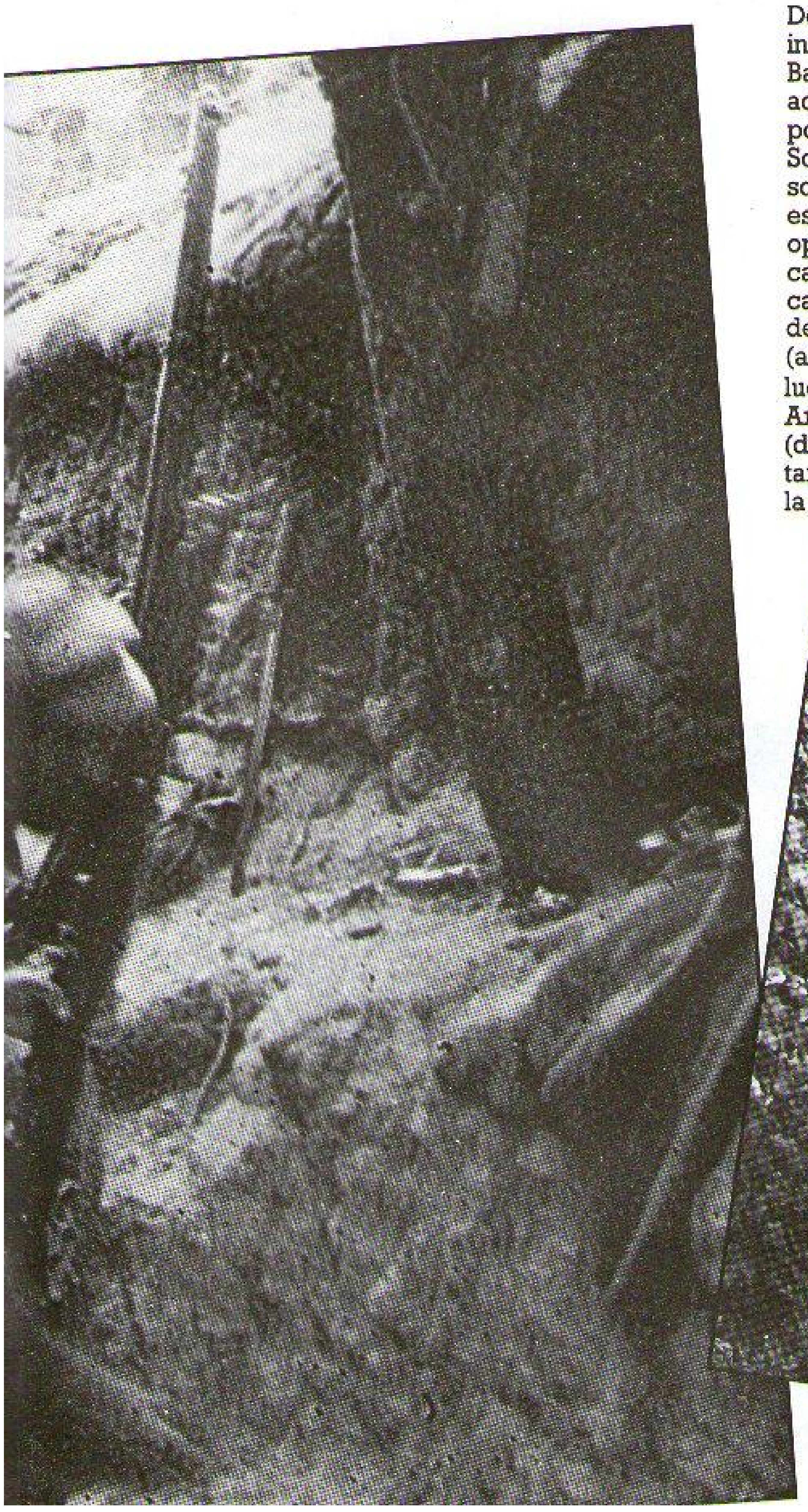
RHL



ILN







Dos horas después del asalto inicial del 2.º, 3.er y 4.º Batallones, el 1.er Batallón se adelantó para consolidad las posiciones avanzadas de Pino Solitario (izquierda). Estos soldados de reserva habían esperado haciendo cola una oportunidad para abrirse camino hacia adelante y el capitán A.J. Shout (inferior, derecha) y el teniente L. Keyor (abajo) serían condecorados luego con la CV por su valor. Arriba: El soldado J. Hamilton (derecha de la fotografía) también fue condecorado con la CV.





AWM

Abajo: La cruda realidad de la guerra de trincheras. El ataque en Pino Solitario, así llamado por un árbol aislado que estaba tras las líneas turcas, causó numerosas bajas en el ANZAC; unos 1 700 hombres. Las pérdidas turcas fueron aun mayores y se estimaron en 5 000. Durante toda la batalla de Pino Solitario, los hombres de la 1.ª y 2.ª Brigadas australianas se enfrentaron al enemigo con un espíritu de combate que asombró a los comandantes aliados. El general sir Ian Hamilton, comandante de la fuerza expedicionaria aliada, mencionó después su actuación como una "gloria para Australia".



Cabo de la infantería australiana, Gallípolli, 1915

Este soldado lleva la guerrera de faena australiana, pantalones de pana, polainas de algodón y botas de cuero marrones. La prenda de cabeza es el típico sombrero australiano. Lleva una bandolera de cuero alrededor de la cintura, parte del equipo utilizado antes de los correajes reglamentarios de 1908.
El armamento consiste en un fusil SMLE Mk III de 7,7 mm, equipado con una bayoneta Modelo 1907 con gavilón curvo.

trincheras australianas en numerosas ocasiones y eran muertos o expulsados con la bayoneta. Durante esta épica defensa, los actos de mayor coraje fueron el lugar común, y la concesión de siete Cruces Victoria confirmó el sacrificio australiano. El teniente F.H. Tubb, del 7.º Batallón, dirigió una de estas acciones defensivas con un grupo de diez compatriotas. Se destinaron ocho hombres a defender el parapeto en torno a un peligroso puesto con barricadas. Dos hombres, los cabos Webb y Wright, se quedaron en el fondo de la trinchera para coger y devolver las granadas arrojadas por los turcos. Mientras tanto, Tubb se puso en pie en el parapeto y disparó sobre los turcos atacantes con su revólver. Inevitablemente, los cabos pagaron el precio de su osadía; Wright murió al estallarle una granada en la cara y Webb perdió sus dos manos y murió desangrado poco después. Otro ataque causó cinco bajas en un puesto avanzado australiano; una de ellas fue Tubb, malherido en el brazo y la cabeza. Sin embargo, tras negarse a abandonar, Tubb siguió luchando apoyado por los cabos Dunstan y Burton. La barricada australiana fue derribada en numerosas ocasiones pero en todas ellas los tres soldados se apresuraron a reconstruirla. Una granada mató a Burton e hirió a Dunstan, pero los refuerzos llegaron antes de que los turcos pudieran entrar en la trinchera. Los atacantes eran rechazados cada vez. Tubb, Burton y Dunstan fueron condecorados con la Cruz Victoria.

El 10 de agosto, los turcos aceptaron por fin la toma de Pino Solitario por los australianos dejando cientos de muertos apilados delante de las trincheras australianas. La 1.ª Brigada también sufrió numerosas bajas, el 50 por ciento de su fuerza, a causa de los combates. Sin embargo, los *"Digger"*, pudieron salir triunfantes de sus maltrechas trincheras conscientes de que habían vencido a "Johnny el turco".

Los australianos habían conseguido los dos objetivos de capturar Pino Solitario y de atraer a las reservas turcas. El desembarco británico en la bahía de Suvla encontró así poca resistencia y, aunque no consiguieron alterar el final de la campaña, no quedó duda alguna sobre la valentía de los australianos. En Pino Solitario obligaron al mundo a reconocer la llegada de esta nueva nación militar.

